

Создание общей инфраструктуры Евразии: повестка для Евразийского экономического союза¹

А.Б. Лихачева, И.А. Макаров, А.С. Пестич

Лихачева Анастасия Борисовна – к.полит.н., старший преподаватель Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»; Российская Федерация, 101000, Москва, ул. Мясницкая, д. 20; E-mail: alikhacheva@hse.ru

Макаров Игорь Алексеевич – к.э.н., доцент Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»; Российская Федерация, 101000, Москва, ул. Мясницкая, д. 20; E-mail: imakarov@hse.ru

Пестич Александр Сергеевич – инженер Лаборатории регионального анализа и политической географии географического факультета МГУ; Российская Федерация, 119991, Москва, ул. Ленинские горы, д. 1; E-mail: apestich@hse.ru

Статья посвящена анализу тенденций развития транспортной инфраструктуры Евразии в контексте экономической и политической интеграции стран континента. После глобального финансового кризиса 2008–2009 гг. ведущие государства Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) выступили с предложениями о крупномасштабных инфраструктурных проектах на евразийском пространстве. Россия крайне заинтересована в интеграции в эти инициативы, однако сталкивается с рядом сложностей. Некоторые из них связаны с особенностями регулирования транспортных вопросов в рамках Евразийского экономического союза.

В статье анализируется текущий диалог в области развития инфраструктуры с государствами АТР, в том числе в рамках инициативы сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Рассмотрены основные инфраструктурные инициативы на евразийском пространстве, представляющие потенциальный интерес для формирования комплексной инфраструктурной повестки ЕАЭС, а также определены основные вызовы и возможности для России, возникающие в рамках взаимодействия ЕАЭС и стран АТР в области инфраструктуры.

Авторы приходят к выводу, что для интеграции России в евразийские транспортно-логистические инициативы необходима увязка транспортной повестки с вопросами регулирования торговли и инвестиций. Для этого требуется тесное взаимодействие с Евразийской экономической комиссией, а в перспективе – и вовсе передача компетенций, связанных с развитием инфраструктурной повестки ЕАЭС, на национальный уровень.

Ключевые слова: Россия; Евразия; инфраструктура; сопряжение; ЕАЭС; транспорт

Для цитирования: Лихачева А.Б., Макаров И.А., Пестич А.С. (2018) Создание общей инфраструктуры Евразии: повестка для Евразийского экономического союза // Вестник международных организаций. Т. 13. № 3. С. 97–112 (на русском и английском языках). DOI: 10.17323/1996-7845-2018-03-06.

¹ Статья поступила в редакцию в декабре 2017 г.

Статья подготовлена за счет гранта Российского научного фонда № 17-18-01577 «Формирование Сообщества Большой Евразии и стратегии двустороннего взаимодействия России со странами региона».

Введение

После глобального финансового кризиса 2008–2009 гг. все ведущие азиатские государства инициировали или поддержали крупномасштабные инфраструктурные проекты на евразийском пространстве. Так, АСЕАН приложила немало усилий для продвижения концепции «наращивания взаимосвязей» в рамках самой Ассоциации и в качестве части проекта Всеобъемлющего регионального экономического партнерства (ВРЭП) [Kimura, 2010; Lewis, 2013]. Республика Корея в октябре 2013 г. официально представила корейскую евразийскую инициативу [КИЕР, 2013]. Индия стала позиционировать себя как континентальную державу и начала активное продвижение идеи трансевразийского Международного транспортного коридора «Север – Юг» [КИЕР, 2013]. Наконец, Китай в 2013 г. объявил о запуске амбициозных инициатив «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути», которые позднее были объединены в общую мегаинициативу «Пояс и Путь» [Wang, 2016].

Россия также заинтересована в участии в международной транспортной повестке на евразийском пространстве. Это участие реализуется через различные институты и ведомства. Во-первых, ряд инициатив обсуждается и прорабатывается на двустороннем уровне, прежде всего проекты по развитию трансграничных транспортных коридоров между Россией и Китаем [Зуенко, 2017], Казахстаном и Китаем [Abdullaev et al., 2016], и трехстороннем – между Россией, КНДР и Республикой Корея [Lee, 2017]. Во-вторых, частично транспортная повестка находится в зоне ответственности Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), поскольку именно комиссия отвечает за реализацию сопряжения ЕАЭС и ЭПШП [Скриба, 2016; Макаров, Соколова, 2016]. В-третьих, проактивную позицию занимает Евразийский банк развития (ЕАБР), выступающий и инвестором, и координатором инвестиций других институтов развития для инфраструктурных проектов на территории ЕАЭС [ТАСС, 2016]. Наконец, отдельные проекты реализуются в рамках прямого сотрудничества стран – членов ЕАЭС и международных институтов развития, таких как Всемирный банк, Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития и пр.

Сегодня транспортная повестка в отношениях между ЕАЭС и странами АТР присутствует только в переговорах с Китаем, в перспективе она будет развиваться в рамках переговоров о ЗСТ с Сингапуром в части регулирования транспортных услуг. Со стратегической точки зрения ключевым треком для реализации евразийской транспортной повестки является именно взаимодействие ЕЭК со странами региона. Главная причина состоит в том, что ЕЭК – единственный игрок, способный в перспективе представлять консолидированную позицию стран – членов Евразийского экономического союза сразу по трем принципиальным вопросам – торговле, инвестициям и инфраструктуре.

Ключевое препятствие, сдерживающее развитие такого диалога, – отсутствие у ЕАЭС необходимого уровня полномочий по формированию общесоюзной транспортной повестки с третьими странами. Более того, реализация элементов общей транспортной политики внутри Союза порой сталкивается с тяжелыми разногласиями между его членами, прежде всего Россией и Казахстаном. В настоящий момент транспортная повестка ЕАЭС не увязана с торговой и инвестиционной, данные сюжеты не рассматриваются в комплексе. Вопрос, как либерализация торговых режимов может способствовать обеспечению рентабельности инфраструктурных проектов, пока не поднимается, хотя имеет прямое отношение к обеспечению устойчивой региональной интеграции.

Данная статья посвящена анализу существующих евразийских проектов в области инфраструктуры. Цель работы – предложить механизмы, с помощью которых ЕАЭС

мог бы активизировать свое участие в реализации таких проектов. В следующих разделах рассмотрены основные транспортные инициативы, реализуемые в Центральной и Восточной Азии и представляющие потенциальный интерес для формирования комплексной инфраструктурной повестки ЕАЭС. Далее представлен анализ перспектив развития в Евразии авиационного транспорта. Статья завершается определением основных вызовов в транспортно-логистической сфере, которые встают перед Россией в рамках диалога между Евразийской экономической комиссией и ее партнерами, а также рекомендациями по совершенствованию работы евразийских институтов в этой сфере.

Транспортные инициативы в Центральной Евразии

Центральным компонентом развития инфраструктуры в Центральной Евразии выступает инициатива «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП). Этот термин – общее название инфраструктурных, энергетических и некоторых других проектов, реализованных, реализуемых или планируемых в центральной части Евразийского континента с участием Китая. С момента выступления Си Цзиньпина в Астане в 2013 г., на котором «Экономический пояс Шелкового пути» был впервые упомянут, система взглядов Китая на общеевразийскую инфраструктуру уже несколько раз подверглась ребрендингу: сначала ЭПШП и Морской путь XXI в. были объединены в обобщающую инициативу «Один пояс, один путь», далее она стала называться инициативой «Пояса и пути». Однако конкретным практическим наполнением ЭПШП так и не оброс. Многие интерпретаторы, следуя естественной аналогии с Великим Шелковым путем, трактуют цель ЭПШП как создание новых маршрутов доставки товаров из Азии в Европу. Си Цзиньпин, когда в 2014 г. объявлял о готовности Китая вложить 40 млрд долл. в созданный специально для финансирования ЭПШП Фонд Шелкового пути, также обозначал в качестве цели инвестиций строительство и модернизацию транспортной инфраструктуры для увеличения объемов торговли со странами Европы [Hong, 2017].

Неудивительно, что большая часть дискуссий об ЭПШП вращается вокруг сравнения различных маршрутов из Азии в Европу. Согласно большинству оценок, наиболее реалистичный вариант предполагает перевозку грузов из Западного Китая через Казахстан с дальнейшим движением по территории России через Москву к границам с Европейским союзом. Этот маршрут уже фактически функционирует: с 2011 г. осуществляется регулярная поставка мониторов и ноутбуков Hewlett-Packard контейнерными поездами, следующими по маршруту Чунцин (Китай) – Дуйсбург (Германия). С 2012 г. примерно раз в неделю по Транссибу курсирует поезд Чэнду (Китай) – Лодзь (Польша). В 2013 г. была окончательно запущена железная дорога Цзинхэ – Хоргос – Жетыген, что позволило сократить время доставки груза из Чунцина в Дуйсбург до 15 дней. Впрочем, расширение использования этого маршрута потребует еще существенных инвестиций в модернизацию инфраструктуры [Макаров, Соколова, 2016].

Одним из вариантов развития маршрута является строительство вдоль него высокоскоростной магистрали. Так, в октябре 2014 г. китайские инвесторы заявили о готовности вложения средств в строительство ВСМ Москва – Казань при условии продления железной дороги до Пекина. РЖД активно продвигают этот коридор под брендом «Высокоскоростная магистраль «Евразия» – она должна объединить железной дорогой Берлин, Москву и Пекин. Впрочем, у многих экспертов рентабельность перевозок как грузов, так и пассажиров на столь большие расстояния по высокоскоростной магистрали вызывает большие сомнения. Даже по обычной железной дороге железнодорожные

грузовые перевозки проигрывают по стоимости морским, а пассажирские едва ли конкурентоспособны по сравнению с авиасообщением [Караганов, 2015].

Пока даже строительство московско-казанского сегмента находится в стадии согласования. В июне 2016 г. Китай подтвердил готовность вложить в него как минимум 8 млрд долл., а вскоре после этого о желании участвовать в финансировании заявил консорциум немецких компаний. Российскими властями ВСМ «Москва – Казань» также рассматривается как один из приоритетных проектов. В.В. Путин еще в 2015 г. заявил, что он «станет модельным проектом для российско-китайского взаимодействия в области транспорта и инфраструктуры» [JSC “High-Speed Rail Lines”, 2015]. Однако строительство трассы так и не началось: камнем преткновения остаются многочисленные детали, начиная с порядка финансирования и заканчивая шириной колеи и тем, кому будут поручены подрядные работы.

Еще один сюжет, регулярно обсуждаемый на дискуссиях об ЭПШП, – это возможность развития маршрута в обход России. Самый дешевый из таких вариантов – путь через Казахстан и Иран с потенциальной стоимостью доставки грузов в Европу около 1700 долл. за TEU и необходимыми инвестициями объемом около 2 млрд долл. США. Альтернативный маршрут через казахстанский порт Актау с переправкой грузов через Каспийское море в Баку, далее в Потти и по Черному морю в Констанцу является самым дорогим для перевозчиков: до 5000 долл. за TEU. Лишь при условии масштабных (8 млрд долл.) инвестиций в расширение портов, реконструкцию дорог, строительство туннелей и контейнерно-логистических центров стоимость перевозок снизится до 1500 долл. за TEU [Караганов, 2015]. Из Баку маршрут может быть направлен в Карс (через Нахичевань или Тбилиси), а далее через Стамбул по железной дороге в Европу. В Турции работы по развитию соответствующей инфраструктуры ведутся в том числе и с использованием китайского капитала.

Кроме железных дорог, развития требуют и автомобильные маршруты. Еще в августе 2004 г. была открыта первая Транскитайская автомобильная магистраль, проходящая от порта Ляньюньгань до КПП Хоргос на границе с Казахстаном [Там же]. В 2016 г. Китай присоединился к Конвенции о международных дорожных перевозках, что позволяет теперь не перегружать товар с китайских фур на казахские и киргизские прямо на границе и, таким образом, удешевляет логистику. Ключевым препятствием для развития международных автоперевозок в регионе остается недостаточное развитие автодорожной инфраструктуры.

Одним из основных международных проектов в области автодорожного строительства является транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай», основная цель которого состоит в укреплении экономических и хозяйственных связей между Европой и Азией. Коридор пройдет от Санкт-Петербурга до города Ляньюньгань в Китае. В России в июне 2016 г. анонсирован проект автодороги «Меридиан» стоимостью 8 млрд долл. США. Его цель – формирование «южного дублера» коридора «Западная Европа – Западный Китай». Проект предусматривает прокладку спрямленного автодорожного коридора протяженностью около 2 тыс. км в 350 км южнее Москвы от границы с Казахстаном до границы с Беларусью.

Идея транзита, как железнодорожного, так и автомобильного, активно продвигается российскими транспортными компаниями), а также руководством центральноазиатских и частично закавказских республик (некоторые из этих стран для нужд железнодорожного транзита уже изъявили готовность к смене стандарта колеи – процессу достаточно болезненному не только с технической, но и с внешнеполитической точки зрения) [Лузянин и др., 2015]. Вместе с тем перспективы значительного увеличения транзита товаров из Китая в Европу выглядят неоднозначными. Товарооборот по

этому направлению растет существенно медленнее, чем десятилетие назад. Китайский экспорт с 2014 г. падает. С учетом все еще слабых перспектив роста в ЕС и постепенной трансформации китайской экономики эти тенденции могут иметь долгосрочный характер. Вместе с тем в последнее десятилетие реализованы масштабные планы по развитию мощностей морских перевозок: расширен Суэцкий канал, значительно вырос количественно торговый флот. В этих условиях стоимость морских перевозок, вероятно, будет продолжать падать, и они останутся недостижимыми для сухопутных по стоимости. Безусловно, будет нарастать значимость неэкономических факторов (в том числе рисков военно-политического характера), подталкивающих Китай к диверсификации маршрутов экспортных поставок, однако едва ли этот мотив достаточно силен, чтобы ради него перекраивать всю логистическую карту континента.

Вероятно, транзит как таковой не является самоцелью ЭПШП. Гораздо важнее другие мотивы: перенос за рубеж избыточных строительных мощностей, возникших в Китае в период инфраструктурного бума; обеспечение доступа к природным ресурсам Центральной Евразии; потенциальный перенос в этот регион части грязных и трудоемких производств, все менее привлекательных для размещения в Китае по мере роста доходов и обострения экологических проблем; обеспечение доступа к новым рынкам сбыта (включая рынки таких стран, как Иран и Пакистан), которые пока не очень емкие, но со временем безусловно будут расширяться; поддержание относительной стабильности как в Центральной Азии, так и в Синьцзян-Уйгурском автономном районе [Бордачев и др., 2015; Макаров, Соколова, 2016; Hong, 2017].

Показательно, что наиболее активно развивающаяся часть евразийской инфраструктурной сети – Китайско-Пакистанский экономический коридор. В 2015 г. Китай подписал соглашение с Пакистаном об аренде глубоководного порта в Гвадаре (недалеко от границы с Ираном) сроком на 40 лет. Железная дорога, связывающая Кашгар (Синьцзян-Уйгурский автономный район, Западный Китай) с Гвадаром и нацеленная на сокращение пути из Китая в Пакистан с 12 дней до 36 часов [Содружество независимых государств..., 2016], уже строится. Ради нее Китай оказался готов пойти на конфликт с Индией, связанный с тем, что железная дорога пролегает через спорную территорию региона Кашмир. В Пакистан же направлены первые инвестиции Фонда Шелкового пути (1,65 млрд долл. США в апреле 2015 г.), причем они, вопреки исходным заверениям Си Цзиньпина об ориентированности фонда на транспортные проекты, выделены на строительство ГЭС. Инвестиции в Пакистан не имеют ничего общего с транзитом товаров в Европу, однако концентрируют в себе все основные цели ЭПШП: доступ к новым источникам природных ресурсов и рынкам, усиление влияния в Центральной Евразии, диверсификация направлений экспорта как инструмент страхования от рисков перекрытия Малаккского пролива и военно-политической напряженности в Индийском океане.

Транспортные инициативы в Восточной Азии

С точки зрения развития транспортной инфраструктуры Восточная Азия крайне неоднородна. Крупнейшие экономики – Китай, Южная Корея и Япония – имеют густую внутреннюю транспортную сеть, при этом пространственно изолированы друг от друга. Российский Дальний Восток, в первую очередь Приморский край, который находится в середине треугольника Китай – Корея – Япония, способен превратиться в связующую составляющую инфраструктурной сети региона. Этому могут способствовать, во-первых, постепенная регионализация международной торговли и переход азиатских стран с модели «Азия для мира» на модель «Азия для Азии» [Бордачев, Лихачева, Синь,

2015]; во-вторых, постепенный перенос центра экономического роста в Китае с провинций восточного побережья на периферию [Макагов, 2017]. К последней относятся и провинции северо-востока – Цзилинь, Хэйлунцзян и Внутренняя Монголия.

Каналом связи с мировой экономикой для этих провинций могут стать международные транспортные коридоры (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2», проходящие по маршрутам Харбин – Владивосток и Хуньчунь – Зарубино. В июле 2017 г. в ходе визита Си Цзиньпина в Россию было подписано межправительственное соглашение о развитии обоих МТК. Оптимистичные планы предполагают, что к 2030 г. их грузооборот может достигнуть 45 млн т, из которых половина придется на зерновые (например, сою, поставляемую на северо-восток Китая), а еще половина – на контейнерные грузы. По оценкам Минвостокразвития, для России ежегодный дополнительный прирост ВВП может составить 29 млрд руб. Экономика Приморья может вырасти на 4–5% и создать около 3 тыс. рабочих мест. Экономия китайских компаний от использования МТК может составить 700 млн долл. США [Дмитракова, Дробышева, 2017].

По отчетам региональных администраций, грузы через МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» уже отправляются, однако их объемы измеряются сотнями контейнеров – это можно рассматривать как пробные поставки. Для того чтобы достичь ожидаемых объемов грузов, необходимо значительное увеличение пропускной способности всех видов транспортной инфраструктуры. Строительство и модернизация ключевых автодорог уже ведутся. Но ключевым элементом транспортного коридора «Приморье-2» является строительство порта Зарубино. Проект группы «Сумма» предполагает строительство контейнерного, зернового, глиноземного и универсального терминалов суммарной мощностью до 60 млн т. Изначально компания рассчитывала на государственное финансирование, однако оно не было выделено, и стройка фактически была заморожена. Китайские партнеры, а именно компания China Merchants Group, с которой заключено соглашение о намерениях, также не спешат финансировать проект [Зуенко, 2017].

Выжидательная стратегия всех потенциальных участников понятна. В настоящее время в развитии коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» слишком много неопределенностей.

Во-первых, хотя отправка грузов из провинции Хэйлунцзян через Владивосток втрое короче по километражу, чем через Далянь, она, по оценкам McKinsey, обходится дороже на 5–15%, а главное – занимает 220 часов вместо 85 по причине долгих трансграничных процедур [Зуенко, 2017]. Для сокращения времени транзита отдельных категорий товаров по МТК были разработаны предложения Министерства по развитию Дальнего Востока, согласно которым товары, доставленные в порты МТК, будут проходить таможенное оформление непосредственно на сухопутной границе. Время доставки груза в таком случае может быть сокращено с 24 до 13 часов по МТК «Приморье-1» и до 4–5 часов по МТК «Приморье-2» [Минвостокразвития, 2017].

Во-вторых, любой потенциальный инвестор хочет быть уверен, что после модернизации порта и инфраструктуры по коридору пойдут грузы. Китайцы не могут этого гарантировать, так как бизнес, который будет осуществлять перевозку большей части товаров, – частный, причем нередко представлен средними и малыми компаниями [Зуенко, 2017]. Их решения о путях транспортировки определяются соотношением выгод и затрат. Пока режим работы с грузами на коридорах «Приморья» не будет максимально облегчен, они вряд ли будут конкурентоспособны.

Один из главных инструментов облегчения режима движения товаров – свободный порт Владивосток. Режим *porto franco*, уже распространенный на два десятка муниципальных образований Дальнего Востока, призван одновременно и привлечь инвестиции в новые производства, расширив тем самым базу экспорта, и упростить

обслуживание потенциальных грузопотоков. Для выполнения этих целей пока прошло слишком мало времени. Но пока незаметно, чтобы статус свободного порта как-то стимулировал экспорт готовой продукции. Если по отгрузке сырья дальневосточные порты демонстрируют позитивную динамику, то по перевалке контейнеров тихоокеанский бассейн стал в 2016 г. единственным в России, демонстрирующим отрицательные темпы роста. В то же время отправка контейнеров по железной дороге постепенно активизируется, хотя и с очень низкой исходной базы [Avelana, 2017].

В отношении Китая не менее важна и инфраструктура наземного транспорта. Так, автодорожный мост через Амур между Благовещенском и Хэйхэ позволит осуществлять круглогодичное всепогодное транспортное сообщение с КНР. Концессионное соглашение о строительстве моста подписано в июне 2016 г. Окончание первого этапа строительства планируется на 2019 г., а далее, на втором этапе, планируется дополнить автодорожный мост железнодорожным. В рамках развития острова Большой Уссурийский российская и китайская стороны продолжают переговоры о строительстве двустороннего грузопассажирского постоянного автомобильного пункта пропуска Хабаровск (остров Большой Уссурийский) – Фуюань (КНР). В Еврейской автономной области ведется реконструкция дороги «Биробиджан – Унгун – Ленинское», открывающая новый коридор провоза грузов из ЕАО и западных районов Хабаровского края в провинцию Хэйлунцзян [ЕАОmedia, 2017].

Важную роль в развитии российского зернового экспорта в Китай должно сыграть строительство зернового железнодорожного терминала Забайкальск – Маньчжурия, который должен заработать уже в 2018 г. и со временем будет готов обслуживать поставки зерна в объеме до 8 млн т в год [Макаров, 2017].

Интеграция территорий Востока России в китайские транспортные инициативы возможна также за счет китайско-монголо-российского экономического коридора. Еще весной 2014 г. министр иностранных дел КНР Ван И заявил, что эта инициатива будет означать объединение китайского проекта «Один пояс, один путь», монгольской идеи «Степного пути» и российской идеи Трансевразийского коридора. Развитие транспортного коридора в Китай через Монголию имеет большое значение для Восточной Сибири, которая сможет поставлять продукцию в Китай, минуя узкие места Восточного полигона Транссиба. Кроме того, меридиональный транспортный коридор может позволить запустить аутсорсинг из Китая в Восточную Сибирь водоемкой и энергоемкой продукции, который ранее частично сдерживался транспортными барьерами [Макаров, Соколова, 2016].

Впрочем, пока проект экономического коридора Китай – Монголия – Россия так и не запущен. Ключевые проблемы – это отсутствие источников финансирования. В России свободных источников для столь масштабных проектов в настоящий момент нет. Выраженный интерес со стороны Монголии отсутствует – она пока не видит для себя выгод от данной инициативы. Тот же российский уголь, который мог бы пойти по маршруту, является конкурентом монгольскому. Что касается Китая, то его потребности в угле крайне неопределенны в связи с политикой перехода на природный газ, а перспектива переноса в Восточную Сибирь энергоемких и водоемких китайских производств пока не кажется китайским партнерам привлекательной – по причинам, связанным скорее с инвестиционным климатом и общим высоким уровнем недоверия к российской экономике, чем с недостатком инфраструктуры.

Пока, кроме отдельных проектов по упрощению режима пограничных переходов и строительства мостов, не включен в повестку сопряжения Амур, хотя перспективы развития речного транспорта в регионе значительны. *Программа комплексного освоения Амура как транспортно-логистической артерии* может решить сразу несколько

задач: разгрузить Транссибирскую магистраль и облегчить доступ экспортных товаров из России на внешние рынки, наладить элементы эффективного российско-китайского управления рекой, закрепить выгодный России и постоянно оспариваемый Китаем статус Амура как реки, «свободной от плотин». По предварительным оценкам, проект комплексного развития Амура как транспортной артерии может практически продублировать БАМ по мощности перевозок.

С учетом уникального биоразнообразия Амура, важности реки для поддержания всех экосистем региона, статуса самой протяженной речной границы в мире и значительного дисбаланса в управлении рекой с российской и китайской стороны, разработка такого проекта требует полноценного межправительственного и межведомственного диалога, привлечения средств международных институтов развития и применения принципов стратегической экологической оценки, утвержденных ООН [Министерство природных ресурсов и экологии РФ, 2014].

Как показывает опыт китайских соседей, расположенных в бассейне р. Меконг (Лаоса, Камбоджи, Таиланда, Вьетнама, Мьянмы), опыт Индии в отношении Брахмапутры, Казахстана – по Иртышу, без погружения Китая в более широкие переговорные форматы добиться необходимого прогресса в регулировании амурского бассейна не представляется возможным. Принимая во внимание схожие проблемы между Китаем, Казахстаном и Россией по Иртышу, перевод амурской проблемы на евразийский уровень представляется перспективным, хотя и столкнется с сопротивлением со стороны Китая, предпочитающего обсуждать подобные вопросы на уровне двусторонних бассейновых комиссий.

Новые авиахабы Евразии

Несмотря на относительно малую долю авиатранспорта в общем объеме грузоперевозок, с точки зрения наращивания взаимосвязей между странами, рекреационного и делового туризма его роль сложно переоценить. В настоящее время размещение крупнейших мировых авиахабов строго подчинено сетке маршрутов между тремя главными центрами экономической активности: Северной Америкой, Европой и Восточной Азией.

В ближайшее время в мире ожидается подъем производственных и потребительских площадок второго уровня, которые пока обслуживаются грузовой авиацией по периферийному принципу из мировых мегахабов. Одна из таких площадок будет развиваться в Центральной Евразии. При этом регион пока не может предложить полноценных хабов для авиоперевозчиков, его аэроинфраструктура никак не соответствует перспективам роста. На карте авиоперевозок пространство между Франкфуртом-на-Майне, восточным побережьем Китая и югом Аравийского полуострова – практически белое пятно без крупных авиатерминалов и с низкой интенсивностью полетов (рис. 1).

Поэтому принципиально важным становится развитие на территории Центральной Евразии континентальных хабов второго уровня. Вряд ли в степях Казахстана или пустынях Синьцзяна в ближайшее десятилетие вырастет новый Дубай или Гонконг, но в течение ближайших 5–7 лет в регионе должны появиться новые хабы второго уровня, ориентированные на обслуживание интересов и производства, и новых потребителей-горожан. Конкуренция между аэропортами в России, Казахстане, на Западе Китая, в Турции и Иране за размещение таких хабов уже разворачивается.

Аэропорт Чэнду уже вошел в число 50 крупнейших аэропортов мира по грузообороту [The Port Authority of NY & NJ, 2016]. В ближайшие годы вероятен рост грузопотока через Сиань, Ланьчжоу, Урумчи. При этом темпы строительства новых инфраструктур-

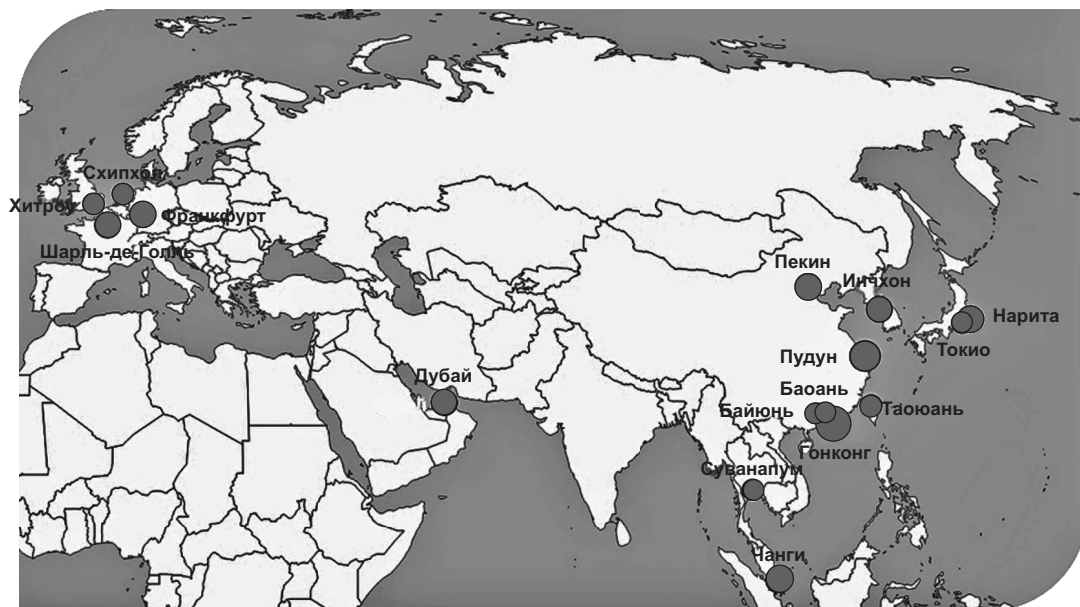


Рис. 1. Карта крупнейших мегаавиахабов на евразийском пространстве

Источник: составлено авторами.

ных мощностей в Китае по-прежнему остаются недостижимыми для остальных стран Евразии [KPMG, 2009]. Об амбициозных проектах заявляют и партнеры России по Евразийскому экономическому союзу: казахстанская Алма-Ата заявляет о намерении создать евразийский хаб, вплоть до строительства аэропорта с нуля [Ни, 2015]. Если раньше подобные проекты ограничивались политической риторикой, то в свете реализации проектов «Экономического пояса Шелкового пути» шансы Алма-Аты на привлечение крупного инвестора возрастают. Подобные же планы, хотя и менее громко обозначаемые, имеют Караганда и Астана.

Активизация экономико-политических процессов в Центральной Евразии открывает широкие возможности и перед аэропортами России. Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск обладают необходимыми конкурентными преимуществами для превращения в полноценные хабы второго уровня. На руку им играет и выгодное географическое положение, и наличие квалифицированной рабочей силы, и собственные технологические производства, и относительно благоприятные природные условия (низкая сейсмичность, неподверженность тайфунам и сильным ветрам).

Миф о снеге как преграде к успешному хабу уже много лет эффективно развенчивает американский Анкоридж, пятый грузовой хаб в мире с грузооборотом 2,5 млн т — почти вдвое больше суммарного грузооборота российских аэропортов. При этом норма осадков с ноября по февраль в Анкоридже (95 мм) сопоставима и с Екатеринбургом (107), и с Новосибирском (113) [Погода и климат, 2017]. Даже мегахабы с одинаковым успехом появлялись и в пустыне с небольшим населением (Дубай), и в многомиллионных мегаполисах, подверженных тайфунам (как Гонконг и Шанхай).

Наличие сильных региональных элит также повышает шансы на эффективное сотрудничество с якорным инвестором и привлечение эффективных компаний-операторов. Результат уже есть: и в Екатеринбурге, и в Новосибирске в последние годы начата модернизация аэропортов «Кольцово» и «Толмачево».

Определенные возможности для развития авиахабов есть у российского Дальнего Востока. Он наиболее близко расположен к азиатским рынкам: Владивосток находится в 2–3 часах лета от ключевых производственных площадок Азии. При этом владивостокский аэропорт «Кневичи» не может конкурировать с уже успешно работающими мегахабами Инчжоном, Шанхаем, Гонконгом, Токио, Шэньчженем в части обслуживания наиболее востребованных маршрутов, в том числе в США. Намного перспективнее для него привлечение якорных компаний из второй десятки мирового рейтинга грузовых перевозчиков на максимально выгодных условиях и стратегия использования аэропорта Владивостока как вспомогательного регионального, а не трансконтинентального хаба. В качестве примера может быть взята модель Льежского аэропорта, который не конкурировал с Франкфуртом, а максимально его дополнял – и за последние десять лет стал одним из успешных примеров хабов второго уровня [Orban, 2017]. Вероятно, работа нового собственника аэропорта, консорциума Российского фонда прямых инвестиций, сингапурской Changi Airports International и группы компаний «Базовый элемент» будет ориентирована именно на эту стратегию.

Вызовы для России и рекомендации по интеграции транспортной повестки в сотрудничество ЕАЭС с азиатскими странами

Даже без учета вопросов финансирования развития инфраструктуры, в долгосрочной перспективе Россия столкнется с рядом связанных с транспортом барьеров, препятствующих наращиванию экспорта в страны АТР:

- критическая загруженность Транссиба, в условиях отсутствия меридиональных маршрутов сдерживающая дальневосточный и особенно сибирский экспорт;
- потенциально высокая конкуренция с Казахстаном по ряду экспортных позиций, что в условиях интенсивного наращивания казахстано-китайской инфраструктуры может негативно повлиять на экспортный потенциал Сибири и Дальнего Востока;
- проблемы российско-китайского управления в бассейне Амура и российско-казахско-китайского – в бассейне Иртыша.

Эти вызовы не позволяют найти эффективные решения в рамках исключительно региональных переговоров: в первом случае необходим вывод проблемы на федеральный уровень, а также развитие диалога с Казахстаном в связи с увеличением транзитных потоков через Транссиб и освоением новых путей экспорта. Во втором случае стоит проблема конкуренции внутри ЕАЭС и гармонизации нетарифных барьеров в отношении стран – членов ЕАЭС со стороны Китая. Третий случай – пример китайского подхода к управлению международными водными бассейнами.

Внешние факторы, которые будут оказывать определяющее влияние на качество диалога ЕАЭС со странами АТР по транспортно-логистической тематике и, соответственно, на участие России в таких проектах, включают темпы и географию экономического роста Китая, перспективы торгово-экономического сотрудничества Китая со странами Азии, ЕАЭС и США и, наконец, степень торговой либерализации внутри Азии и азиатских государств с внешними партнерами, в том числе с Россией. Ключевой внутренний фактор – это уровень полномочий ЕАЭС по выработке общей транспортной повестки.

В настоящее время ЕАЭС ведет и готовится вести переговоры о торговой либерализации с Республикой Корея, Сингапуром и Индией. С Китаем на этапе финализа-

ции находится текст непреференциального торгово-экономического соглашения. Со всеми этими государствами существует почва для диалога в области инфраструктуры.

В отношении Республики Корея ситуация наиболее перспективна и одновременно наименее стабильна в силу кризиса в отношениях Сеула и Пхеньяна. Южная Корея, запустившая с 2013 г. собственную Евразийскую инициативу, пока никак не вовлечена в транспортную повестку ЕАЭС, и на уровне предварительных исследований о целесообразности ЗСТ транспортная повестка никак не прорабатывалась.

Существующие политические противоречия между двумя Кореями пока не позволяют оптимистично оценивать перспективы транскорейской железной дороги (главного проекта в рамках корейской Евразийской инициативы), однако в будущем данный проект может оказать положительное влияние на развитие региона — и через загрузку портов, и через развитие железнодорожного транзита. Более того, визит в Москву спецпосланника нового президента Кореи Мун Чжэ Ина в августе 2017 г. был посвящен обсуждению возвращения к корейской политике «солнечного тепла», предполагающей развитие транскорейских проектов.

Сингапур в перспективе может стать одним из ключевых инвесторов в российскую транспортную инфраструктуру. Сингапурская компания Changi Airports International уже вовлечена в развитие аэропорта «Кневичи»; велик потенциал привлечения сингапурских партнеров к расширению портов Приморья и особенно развитию инфраструктуры Северного морского пути. Россия заинтересована в том, чтобы эти вопросы были увязаны с проблемами торговой либерализации в рамках диалога ЕАЭС — Сингапур.

Что касается Индии, то можно ожидать, что на анонсированных в июне 2017 г. переговорах с Индией о ЗСТ из транспортно-логистических сюжетов будет прорабатываться международный транспортный коридор «Север — Юг» (МТК «Север — Юг»), проходящий по европейской части России, Кавказу или Казахстану, Ирану и через Аравийское море идущий в Мумбаи. Важно, чтобы проект МТК «Север — Юг», которому и Россия, и Индия, и Армения, и Казахстан уделяют приоритетное внимание, не дезориентировал индийский бизнес в отношении перспектив сибирского и дальневосточного экспорта. На сегодняшний день есть риск, что проект коридора сведет партнерство с Россией до регионов в европейской части страны. В этой связи на переговорах по ЗСТ важно объединение транспортной повестки коридора и обсуждение расширения торгово-инвестиционного сотрудничества между Индией и зауральскими регионами России, прежде всего Дальним Востоком, имеющим возможность морской торговли с Индией.

В ближайшей перспективе представляется целесообразным в рамках имеющихся полномочий Комиссии максимально увязать транспортную повестку в диалоге с Китаем с остальными сюжетами переговоров, прежде всего с нетарифными барьерами и обменом информацией. При запуске переговоров с Индией и Республикой Корея это также является необходимым условием для интеграции российской транспортной системы в транспортно-логистическую сеть Евразийского региона. В противном случае высок риск того, что транспортные проекты будут обсуждаться без оценки связанных с их реализацией прямых торговых эффектов.

Пример проекта зернового терминала в порту Зарубино при сохраняющемся запрете на импорт дальневосточной пшеницы в КНР, нестабильных фитосанитарных нормах в Индии и заградительных пошлинах и карантинном допуске пшеницы в Республику Корея подтверждает высокую зависимость транспортного сотрудничества между ЕАЭС и странами АТР от более широких рамок торгового регулирования.

В среднесрочной перспективе ЕЭК, вероятно, будет стремиться к наращиванию полномочий и максимальному переводу транспортной повестки на уровень наднационального регулирования: только это позволит добиться максимальной реализации как транзитного, так и экспортного потенциала стран – членов Союза. Однако данный процесс может занять от трех до пяти лет.

ЕАЭС пока никак не участвует и в процессе привлечения средств из международных институтов развития, включая Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Новый банк развития БРИКС, Фонд Шелкового пути. У ЕЭК нет своих представителей в данных структурах, хотя реализация ряда инфраструктурных проектов в регионе априори потребует наднационального регулирования и, возможно, управления. Активизация диалога ЕЭК с региональными институтами развития – еще одно необходимое условие для эффективной реализации инфраструктурной повестки Союза.

Источники

Авелана (2017) Объем контейнерных перевозок по сети РЖД в январе – ноябре 2017 года увеличился на 19,3%. Транспортно-экспедиторская компания «Авелана логистик». Режим доступа: <http://avelana.ru/obem-kontejnernyh-perevozok-po-seti-rzhd-v-yanvare-noyabre-2017-goda-uvlechilsya-na-19-3/> (дата обращения: 21.11.2017).

Бордачев Т.В., Лихачева А.Б., Синь Дж (2015) Чего хочет Азия? // Россия в глобальной политике. Т. 13. № 1. С. 82–95.

Дмитракова Т., Дробышева И. (2017) Транзит не тормозит // Российская газета. Режим доступа: <https://rg.ru/2017/09/05/reg-dfo/proekty-razvitiia-mtk-v-primore-poluchili-prakticheskie-ochertaniia.html> (дата обращения: 15.11.2017).

Зуенко И. (2017) Придут ли китайские инвестиции в порты Дальнего Востока / Московский центр Карнеги. 29 июня. Режим доступа: <http://carnegie.ru/commentary/71383> (дата обращения: 24.09.2017).

Караганов С.А. (ред.) (2015) К Великому океану – 3: Создание Центральной Евразии. М.: МДК «Валдай».

Лузянин С.Г., Кортуннов А.В., Карнеев А.Н., Портяков В.Я., Матвеев В.А., Хуашэн Ч., Юйцзюнь Ф., Ши Ц., Гуанчэн С., Лю Х. (2015) Российско-китайский диалог: модель. М.: Спецкнига.

Макаров И.А. (2017) Российско-китайское сотрудничество в сельском хозяйстве // ЭКО № 5. С. 23–42.

Макаров И.А., Соколова А.К. (2016) Сопряжение евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути: возможности для России // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. Т. 11. № 2. С. 40–57.

Минвостокразвития РФ (2017) Минвостокразвития намерено сократить в Приморье срок прохождения грузов по МТК. Режим доступа: <https://minvr.ru/press-center/news/5015/> (дата обращения: 08.11.2017).

Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации (2014) Пятый национальный доклад «Сохранение биоразнообразия в Российской Федерации». Режим доступа: <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/ru/ru/ru204ru.pdf> (дата обращения: 20.07.2018).

Ни О. (2015) В Алматы и Астане создадут авиационные хабы // Деловой портал Капитал. 22 июля. Режим доступа: <https://kapital.kz/gosudarstvo/42190/v-almaty-i-astane-sozhdadut-aviacionnye-haby.html> (дата обращения: 09.10.2017).

Погода и климат (2017) Среднегодовое количество осадков. Режим доступа: <http://www.pogodaiklimat.ru/> (дата обращения: 12.10.2017).

Скриба А.С. (2016) Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути: интересы участников и вызовы реализации // Вестник международных организаций. Т. 11. № 3. С. 67–81.

Содружество независимых государств. Исполнительный комитет (2016) Проект «Экономический пояс Шелкового пути». Перспективы для СНГ (информационно-аналитическая записка). Режим доступа: <http://www.e-cis.info/index.php?id=731> (дата обращения: 21.11.2017).

ТАСС (2016) ЕАБР: проекты ГЧП будут наиболее перспективными для финансирования. 5 августа. Режим доступа: <http://tass.ru/transport/3511254> (дата обращения: 18.09.2017).

Abdullayev S., Kiseleva O., Adilova N., Bakyt G., Vakhitova L. (2016) Key Development Factors of the Transit and Transport Potential of Kazakhstan // *Transport problems*. Vol. 11. No. 2.

ЕАОmedia (2017) Более 360 млн рублей вложили в реконструкцию участка дороги Биробиджан-Унгун-Ленинское // ЕАОmedia.ru – Новостной портал. Режим доступа: <http://eaomedia.ru/news/617619/> (дата обращения: 12.11.2017).

Hong Y. (2017) Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank // *Journal of Contemporary China*. Vol. 26. No. 105.

JSC "High-Speed Rail Lines" (2015) Russia and China to Invest over RUB 1tn in Moscow – Kazan HSR. Режим доступа: <http://www.eng.hsrail.ru/press-center/publications/112.html> (дата обращения: 02.10.2017).

KPMG (2009) Infrastructure in China: Foundation for Growth. Режим доступа: https://www.kpmg.de/docs/Infrastructure_in_China.pdf (дата обращения: 06.10.2017).

Kimura F., Kudo T., Umezaki S. (2010) ASEAN-India Connectivity: A Regional Framework and Key Infrastructure Projects. ASEAN India Connectivity: The Comprehensive Asia Development Plan, Phase II, ERIA Research Project Report. No. 7. Режим доступа: <http://www.eria.org/publications/asean---india-connectivity-the-comprehensive-asia-development-plan-phase-ii/> (дата обращения: 20.07.2018).

Lee J.-Y. (2017) The New Northern Policy and Korean-Russian Cooperation. Valdai Discussion Club. Valdai papers. No. 76.

Lewis M.K. (2013) The TPP and the RCEP (ASEAN+ 6) as Potential Paths Toward Deeper Asian Economic Integration // *Asian Journal of WTO & International Health Law and Policy*. Vol. 2. No. 8. P. 359–378.

Makarov I.A. (2017) Transformation of the Economic Model in Asia-Pacific Region: Implications for Russia's Far East and Siberia. *The Political Economy of Pacific Russia: Regional Developments in East Asia* / J. Huang, A. Korolev (eds). Palgrave Macmillan. P. 76–101.

Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Korea (MOFAORK) (2013) The Eurasia Initiative. Режим доступа: http://www.mofa.go.kr/ENG/image/common/title/res/0707_eurasia_bro.pdf (дата обращения: 10.09.2017).

Orban A. (2017) Liège Airport Confirms its Leadership as Number One Cargo Airport in Belgium. Aviation24.be. 9 января. Режим доступа: <http://www.aviation24.be/airports/liege/liege-airport-confirms-leadership-cargo-airport-belgium/> (дата обращения: 15.10.2017).

The Port Authority of NY & NJ (2016) Airport Traffic Report 2016. Режим доступа: <https://www.panynj.gov/airports/pdf-traffic/ATR2016.pdf> (дата обращения: 01.10.2017).

Wang Y. (2016) Offensive for Defensive: the Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy // *Pacific Review*. Vol. 29. No. 3.

Building a Common Eurasian Infrastructure: Agenda for the Eurasian Economic Union¹

A. Likhacheva, I. Makarov, A. Pestich

Anastasia Likhacheva – PhD, Deputy Director, Center for Comprehensive European and International Studies, National Research University Higher School of Economics; 20 Myasnitskaya Str., Moscow, 101000, Russian Federation; E-mail: alikhacheva@hse.ru

Igor Makarov – PhD, Associate Professor, National Research University Higher School of Economics; 20 Myasnitskaya Str., Moscow, 101000, Russian Federation; E-mail: imakarov@hse.ru

Aleksandr Pestich – engineer, regional analysis and political geography research laboratory, Faculty of Geography, Lomonosov Moscow State University; 1 Leninskie Gory, Moscow, 119991, Russian Federation

Abstract

The paper focuses on the development trends of the transport infrastructure of Eurasia in the context of the economic and political integration of the countries at this continent. Leading states of the Asia-Pacific region (APR) made proposals on large-scale infrastructure projects in the Eurasian space after financial crisis 2008–2009. Russia is extremely interested in integrating into these initiatives, but faces a number of difficulties. Some of them are connected with the peculiarities of regulation of transport issues within the framework of the Eurasian Economic Union.

The article analyzes Russia's current infrastructure development dialogue with the APR states, including the initiative of coordination of the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt. The authors examine main Eurasian infrastructure projects interesting for complex EEU infrastructure development as well as the main challenges and opportunities for Russia arising in the framework of the interaction of the EEU and the APR countries in the field of infrastructure.

The authors conclude that integration of Russia into Eurasian transport and logistics initiatives requires the coordination of the transport agenda with trade and investment regulation. This coordination suggests close cooperation with the Eurasian Economic Commission, and in the long term – even the transfer of competencies related to the development of the EAEU infrastructure agenda to the supranational level.

Key words: Russia; Eurasia; infrastructure; conjugation; EEU; transport

For citation: Likhacheva A., Makarov I., Pestich A. (2018) Building a Common Eurasian Infrastructure: Agenda for the Eurasian Economic Union. *International Organisations Research Journal*, vol. 13, no 3, pp. 97–112 (in English). DOI: 10.17323/1996-7845-2018-03-06.

References

Abdullayev S., Kiseleva O., Adilova N., Bakyt G., Vakhitova L. (2016) Key Development Factors of the Transit and Transport Potential of Kazakhstan. *Transport Problems*, vol. 11, no 2. Available at: http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2016/zeszyt2/2016t11z2_02.pdf (accessed 21 November 2017).

Avelana (2017) Container Shipments by Russian Railways Up 19.3% in January–November 2017. Available at: <http://avelana.ru/obem-kontejnernih-perevozok-po-seti-rzhd-v-yanvare-noyabre-2017-goda-uvelichilsyana-19-3/> (accessed 21 November 2017) (in Russian).

¹ The editorial board received the article in December 2017.

The article was prepared using a grant (No. 17-18-01577) from the Russian Science Foundation, “The Formation of a Community of Greater Eurasia and the Strategy of Bilateral Cooperation Between Russia and Countries of the Region”.

- Bordachev T.V., Likhacheva A.B., Xin Z. (2015) What Asia Wants. *Russia in global Affairs*, vol. 13, no 1, pp. 82–95.
- Dmitrikova T., Drobysheva I. (2017) Transit Keeps Rolling. *Rossiiskaya Gazeta*, 9 September. Available at: <https://rg.ru/2017/09/05/reg-dfo/proekty-razvitiia-mtk-v-primore-poluchili-prakticheskie-ochertaniia.html> (accessed 15 November 2017) (in Russian).
- EOAMedia (2017) More than 360 million rubles invested in reconstruction of Section of Birobidzhan – Ugun – Leninskoye Road. Available at: <http://eaomedia.ru/news/617619/> (accessed 12 November 2017) (in Russian).
- Hong Y. (2017) Motivation Behind China’s “One Belt, One Road” Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. *Journal of Contemporary China*, vol. 26, no 105.
- JSC “High-Speed Rail Lines” (2015) Russia and China to invest over RUB 1 tn in Moscow – Kazan HSR. Available at: <http://www.eng.hsrail.ru/press-center/publications/112.html> (accessed 2 October 2017).
- Karaganov S.A. (ed.) (2015) Towards the Great Ocean – 3: Creating Central Eurasia. Valdai Discussion Club Analytical Report, June. Available at: <http://valdaiclub.com/files/17658/> (accessed 10 September 2017).
- KIEP (2013) The Eurasia Initiative and Economic Cooperation in Northeast Asia Available at: http://www.kiep.go.kr/cmm/fms/FileDown.do;jsessionid=poxUArDjPaNIcjlDpVb1XE4Wwcvvp0aI4Nw3KH1ax4XvUfZg7zFi2ZluTVn6I5E.KIEPWEB_NEW_servlet_engine4?atchFileId=FILE_00000000005901&fileSn=1&bbsId=seminarReports (accessed 10 September 2017).
- KPMG (2009) Infrastructure in China: Foundation for Growth. Available at: https://www.kpmg.de/docs/Infrastructure_in_China.pdf (accessed 6 October 2017).
- Kimura F., Kudo T., Umezaki S. (2010) ASEAN-India Connectivity: A Regional Framework and Key Infrastructure Projects. ASEAN India Connectivity: The Comprehensive Asia Development Plan, Phase II, ERIA Research Project Report no 7.
- Lee J.-Y. (2017) The New Northern Policy and Korean-Russian Cooperation. Valdai Discussion Club, Valdai Papers no 76.
- Lewis M.K. (2013) The TPP and the RCEP (ASEAN+ 6) as Potential Paths Toward Deeper Asian Economic Integration. *Asian Journal of WTO & International Health Law and Policy*, vol. 8, no 2, pp. 359–378.
- Luzyanin S.G., Kortunov A.V., Karneyev A.N., Portyakov V.Ya., Kashin V.B., Matveyev V.A., Huasheng Z., Yujun F., Shi Z., Guangcheng X., Liu H. (2015) Russian-Chinese Dialogue: The 2015 Model. Russian International Affairs Council. Moscow: Spetskniga.
- Makarov I.A. (2017) Transformation of the Economic Model in Asia-Pacific Region: Implications for Russia’s Far East and Siberia. *The Political Economy of Pacific Russia: Regional Developments in East Asia* / Huang, A. Korolev (eds). Palgrave Macmillan, pp. 76–101.
- Makarov I.A. (2017) Russian-Chinese Cooperation in Agriculture. *ECO*, no 5, pp. 23–42 (in Russian).
- Makarov I.A., Sokolova A.K. (2016) Integration of the Eurasian Union and the Silk Road Economic Belt: Opportunities for Russia. *International Organizations Research Journal*, vol. 11, no 2, pp. 29–42.
- Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Korea (MOFAORK) (2013) The Eurasia initiative. Available at: http://www.mofa.go.kr/ENG/image/common/title/res/0707_eurasia_bro.pdf (accessed 10.09.2017).
- Ministry of Natural Resources and Environment of the Russian Federation (2014) Fifth National Report “Conservation of Biodiversity in the Russian Federation.” Available at: <https://wwf.ru/resources/publications/booklets/conservation-of-biodiversity-in-the-russian-federation/> (accessed 20 September 2017).
- Nee O. (2015) Airline Hubs to Be Created in Almaty and Astana. Capital Business Portal, 22 July. Available at: <https://kapital.kz/gosudarstvo/42190/v-almaty-i-astane-sozdadut-aviacionnye-haby.html> (accessed 9 October 2017) (in Russian).
- Orban A. (2017) Liège Airport Confirms its Leadership as Number One Cargo Airport in Belgium. Aviation24.be, 9 January. Available at: <http://www.aviation24.be/airports/liege/liege-airport-confirms-leadership-cargo-airport-belgium/> (accessed 15 October 2017).

Silk Road Economic Belt Project. Prospects for CIS (Executive Summary). Commonwealth of Independent States. Executive Committee, 2016. Available at: <http://www.e-cis.info/foto/pages/25810.docx> (accessed 10 September 2017).

Skriba A.S. (2016) The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt: Players, Interests and Implementation Challenges. *International Organizations Research Journal*, vol. 11, no 3, pp. 67–81.

TASS (2016) EDB: PPP Projects to Be Most Promising for Financing, 5 August. Available at: <http://tass.ru/transport/3511254> (accessed 18 September 2017) (in Russian).

The Port Authority of NY & NJ (2016) Airport Traffic Report. Available at: <https://www.panynj.gov/airports/pdf-traffic/ATR2016.pdf> (accessed 1 October 2017).

Vasilyeva E., Nazipova E. (2017) Ministry for the Development of the Russian Far East Plans to Reduce Cargo Transit Time on the ITC in Primorsky Krai. Ministry for the Development of the Russian Far East. Available at: <https://minvr.ru/press-center/news/5015/> (accessed 8 November 2017) (in Russian).

Wang Y. (2016) Offensive for Defensive: The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy. *Pacific Review*, vol. 29, no 3, pp. 455–463.

Weather and Climate (2017) Average Annual Rainfall. Available at: <http://www.pogodaiklimat.ru/> (accessed 12 October 2017) (in Russian).

Zuyenko I. (2017) Will Chinese Investments Come to Russian Far Eastern Ports? Carnegie Moscow Center, 29 June. Available at: <http://carnegie.ru/commentary/71383> (accessed 24 September 2017) (in Russian).