

УДК 339.9

© **Джабиев Александр Петрович**

— кандидат экономических наук, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта

Китайский мегапроект «Один пояс — один путь»: перспективы развития международной транспортной инфраструктуры и оживления мировой экономики

Аннотация. За все время существования Великого Шелкового пути, объединяющего Восток и Запад торгово-экономическими, дипломатическими и культурными связями, происходили существенные трансформации, но неизменным осталось то, что Шелковый путь сохранял за собой роль межцивилизационного диалога и моста между странами и континентами. В условиях динамично меняющейся внешней среды человечество становится свидетелем возрастающей активности Великого Шелкового пути, происходит переосмысление его геополитической значимости, так как сегодня ряд глобальных и региональных держав предлагают новые инициативы по реанимации Шелкового пути.

В статье исследуются перспективы и возможности реализации китайского мегапроекта «Один пояс — один путь», направленного на возрождение Великого Шелкового пути. Анализируются итоги 2-го Форума международного сотрудничества «Один пояс — один путь». По мнению автора, основной причиной формирования и реализации данного проекта является замедление роста мировой экономики, а также участвовавшие случаи применения протекционистских мер в системе мирохозяйственных связей. Отмечается, что тенденциям развития глобальной экономики соответствует данный проект, предусматривающий налаживание торгово-экономических отношений между Азией и Европой путем реализации крупномасштабных транспортно-логистических инфраструктурных проектов. Аргументирован вывод, что благодаря активизации строительства международных транспортных магистралей важнейшей стратегической задачей России является использование китайской инициативы в своих интересах для получения существенных экономических дивидендов на основе тесного взаимовыгодного и всестороннего сотрудничества.

Ключевые слова. Великий шелковый путь; евразийское пространство; Всемирный банк; мировая экономика; транспортно-логистические магистрали.

© **Aleksandr P. Dzhabiev**

— Candidate of Economic Sciences, associate professor of the department of customs law and organization of the customs affairs, Law Institute of the Russian University of Transport

Chinese megaproject ‘One Belt One Road (OBOR)’: prospects for the international transport infrastructure development and the world economy revitalization

Abstract. During the existence of the Silk Road that united East and West in trade, economy, diplomacy and culture, there occurred significant transformations, but the Silk Road has retained its role of intercivilizational dialogue and a connection between countries and continents. Under dynamically changing external environment, the mankind is witnessing the increasing activity of the Silk Road, its geopolitical significance, as today a number of countries is proposing new initiatives to revive the Silk Road. The paper studies the prospects and opportunities to implement the Chinese megaproject ‘One Belt One Road (OBOR)’, aimed at reviving the Silk Road. The results of the 2nd Forum of International Cooperation ‘One Belt One Road (OBOR)’ have been analyzed. The author thinks, that the main reasons to form and implement this project is the global economy growth decrease, as well as an increase in the use of protectionist measures in the system of world economic relations. It has been noted that this project, which envisages the establishment of trade and economic relations between Asia and Europe through the implementation of large-scale transport and logistics infrastructure projects, corresponds to the global economy development. There has been argued a conclusion, that due to the intensification of international transport route construction, the Russia's most important strategic task is to use the Chinese initiative to gain substantial economic dividends based on close mutually beneficial and comprehensive cooperation.

Keywords: Silk Road; Eurasian space; The World Bank; world economy; transport and logistics lines.

«Великий шелковый путь» — древняя международная торгово-дипломатическая магистраль, для начала объединившая Китай со странами Центральной Азии, Прикаспия, Средиземноморья и Западной Европы. Этот уникальный путь связывал все евразийское пространство, где произошло знакомство и взаимопонимание цивилизаций Востока и

Запада — Великий шелковый путь считался мостом между Востоком и Западом. Однако с развитием мореходства этот маршрут был забыт, и о нем вспомнили лишь в конце XX в., когда страны наладили между собой тесные торгово-экономические, информационные и дипломатические отношения, благодаря чему мир стал заметно теснее. С развитием информационно-технологических коммуникаций осуществляется размывание межгосударственных границ и взаимопроникновение национальных экономик, способствующих формированию единого экономического пространства, что не позволяет сделать никакую страну изолированной от внешнего мира. Одной из таких трасс и стал возродившийся Шелковый путь, который является ключевым фактором развития мировой экономики и налаживания мирохозяйственных связей между странами и региональными экономическими объединениями.

Важно отметить, что в настоящее время мировая экономика продолжает демонстрировать медленный рост, характеризующийся устойчивой долгосрочной направленностью, которая будет продолжаться в следующие десятилетия. «...Сократились объемы международной торговли и инвестиций. Сохраняется повышенная напряженность в сфере торговли. Многие страны с рыночной экономикой столкнулись в 2018 г. с серьезными финансовыми проблемами», — говорится в докладе Всемирного банка, опубликованном 8 января 2019 г. По прогнозам экономистов банка, темпы экономического роста в развитых и развивающихся странах в 2019 г. практически не изменятся. Темпы роста экономики многих других стран, как ожидается, снизятся, увеличивается риск того, что экономический рост может оказаться даже слабее ожидаемого. По мнению Международного валютного фонда, основные проблемы связаны с низкими темпами роста доходов, низкой социальной мобильностью и, в некоторых случаях, неадекватной реакцией на структурные изменения в экономике [https://finance.rambler.ru/markets/41564643/?utm_content=rfinance&utm_medium=read_more&utm_source=copylink].

После разразившегося международного финансового кризиса в 2008 г. мировая экономика пришла в упадок, ослаблен ее рост, благодаря чему острой необходимостью мирового сообщества стал поиск новых путей и возможностей роста и открытие нового этапа развития мировой экономики.

Кроме того, отличительной чертой мнимого развития современной экономики становится политизация экономической жизни на международном уровне, причем это происходит явно в открытой форме. Внешняя торговля все больше подчиняется политическим амбициям в ущерб развитию международных экономических отношений. Политический фактор все активнее вмешивается в экономическую политику, подчас подменяя собой рыночную конкуренцию. Разного рода санкции иностранных государств по отношению к Российской Федерации,

а также объявление «торговых войн» и применение протекционистских мер в торговле против Китая со стороны США — наглядное проявление этих негативных тенденций. В сложившейся ситуации необходимо поставить заслон проведению недобросовестной протекционистской политике, в противном случае «...возникший торговый конфликт может вызвать цепную реакцию, привести к целой череде войн в международной торговле и поставить под вопрос деятельность ВТО...» [4, стр. 18].

Неравномерное развитие системы мирохозяйственных связей, обострившийся кризис навязанной модели экономической и политической глобализации привели уже к неблагоприятным последствиям для развития взаимоотношений между государствами и региональными объединениями, а также международной безопасности в целом. Ныне существующие модели международной торговли и мировой экономики в целом исчерпали себя. Применение протекционистских мер, скрытых форм, односторонних нелегитимных ограничений в торговле становится нормой, а проведение политики открытой, свободной торговли все чаще отвергаются именно теми, кто выступал ранее их поборником.

С учетом этих неблагоприятных обстоятельств перспективы развития мировой экономики становятся все мрачнее, и в этих условиях Китай вынужден максимально использовать возможности роста национальной экономики, избегать ошибок и создавать механизмы защиты от возможных потрясений для дальнейшего благоприятного исхода развития экономики. Поэтому в сентябре 2013 г. Си Цзиньпин во время своего визита в Астану «...в ответ на инициативу США подписать соглашение о Трансатлантическом торговом и инвестиционном партнерстве и Транстихоокеанском партнерстве с целью ограничить внешнеторговый оборот выдвинул мегапроект “Один пояс — один путь...”» [1, стр. 777].

Важно отметить, что Китай — уже первая экономика планеты, новая сверхдержава, и эта новая сверхдержава уже негласно вершит судьбы мира. Это страна, где «...постепенно меняется модель взаимодействия между экономическими, внутривнутриполитическими и внешнеполитическими компонентами государства...» [3, стр. 56]. Поэтому Си Цзиньпин предложил применять на пространстве Евразии новые модели сотрудничества: «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) и «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП). Обе инициативы — ЭПШП и МШП — были объединены в общую стратегическую концепцию Китая под названием «Один пояс — один путь». Концепция «Один пояс — один путь» представляет сегодня одно из основных направлений внешнеэкономического и внешнеполитического курса КНР.

«Экономический пояс Шелкового пути» предусматривает создание трех трансевразийских экономических коридоров: Северного (Китай — Центральная Азия — Россия — Европа); Центрального (Китай — Центральная и Передняя Азия — Персидский залив и Средиземное море) и

Южного (Китай — Юго-Восточная Азия — Южная Азия — Индийский океан) [6].

«Морской Шелковый путь XXI века» включает в себя два морских маршрута: один маршрут ведет из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы; другой предусматривает соединение приморских районов Китая и Европы через Южно-Китайское море и Индийский океан.

Проект «Один пояс — один путь» за шесть лет успешного его функционирования превратился в инструмент устойчивого развития экономики и строительства транспортной инфраструктуры и получил активную поддержку, положительные отзывы от международных агентств и организаций. Об этом свидетельствует тот факт, что 124 страны и 29 международных организаций с китайской стороны заключили соглашения о сотрудничестве в рамках инициативы «Один пояс — один путь».

Очевидным становится тот факт, что такую мощную поддержку китайской инициативы нельзя считать случайным явлением, так как она соответствует общим созидательным тенденциям регионального и глобального развития, полностью отвечает национальным интересам стран, стремящихся принимать активное участие во внедрении в жизнь тех принципов и положений, которые заложены в данный трансконтинентальный проект. Это проект огромной политической и экономической важности, оказывающий заметное воздействие на глобальную политику и мировую финансово-экономическую систему, успешно вписавшийся в итоговые документы ООН, «Группы двадцати» (G20), АТЭС, ОПЕК, ШОС и др.

Базовыми и основополагающими принципами проекта «Один пояс — один путь» являются создание транспортной инфраструктуры и формирование взаимоприемлемых отношений между странами Евразии, а также развитие и совершенствование торгово-транспортных коридоров, объединяющих около 70 стран Центральной Азии, Европы и Африки. Он способствует развитию торговых отношений, формированию новой транспортной инфраструктуры как ключевое звено для усиления взаимосвязанности между Азией и Европой, налаживанию экономических связей между евразийскими странами на наиболее взаимовыгодных условиях.

Одной из основных задач проекта «Один пояс — один путь» является совершенствование инфраструктуры международных транспортных коридоров, которая является определяющим элементом налаживания торгово-экономических связей. Поэтому эти транспортные коридоры должны обладать высоким качеством, общедоступностью, устойчивостью к различным рисковым явлениям, чтобы страны могли эффективнее интегрироваться в глобальные цепочки поставок и производства.

Проект предусматривает формирование ряда крупных «экономических коридоров», механизмом реализации которых является расширение трансграничных транспортных коридоров и энергетической инфраструктуры для реализации мер макроэкономической политики, ликвидация торговых барьеров при совершении таможенных и экспортно-импортных операций и т.д. Этот мегапроект может стать центром твердой и надежной основы всего мирового экономического и политического пространства, новой организацией жизни общества, благодаря чему между странами и континентами будут налажены тесные трансконтинентальные связи, а также стабилизировать геополитическую обстановку во всем мире. Для успешного развития многосторонних отношений, взаимовыгодного партнерства Китая с иностранными государствами важнейшими задачами являются усиление региональной экономической интеграции, строительство единой трансасиатской транспортной инфраструктуры, ликвидация инвестиционных и торговых барьеров в целях осуществления грузовых перевозок с минимальными издержками, повышение роли национальных валют.

Для успешной региональной экономической интеграции проект «Один пояс — один путь» располагает всеми необходимыми возможностями и перспективными направлениями, ибо охватывает огромную территорию Евразии, соединяя развивающиеся и развитые страны. На них приходится около 55% мирового ВВП, 70% населения и 75% разведанных энергоресурсов. Проект предполагает полномасштабную трансформацию транспортно-логистической сети всей Евразии, включая обустройство морских маршрутов в Индийском океане (Морской шелковый путь, «Нить жемчуга»), реализацию логистических проектов в Юго-Восточной Азии, в Монголии, российском Приморье и даже развитие Северного морского пути. Особенно большое значение имеет экономическое присутствие Китая в странах по маршруту Морского Шелкового пути XXI века, где «...закреплена за ним роль драйвера экономического развития стран прохождения маршрута...» [2, стр. 142].

За шесть лет торговый товарооборот между Китаем и странами, находящимися вдоль «Одного пояса, одного пути» уже превысил 6 трлн долл. США, построено 82 парка по трансграничному сотрудничеству, благодаря которым создано около 300 тыс. рабочих мест [<https://dknews.kz/selkovyi-put/avlaetsa-li-iniciativa-odin-poas-odin-put-dolgovoi-lovuskoi.html>].

Всемирный банк сообщает о том, что экономики стран — участниц данного проекта получают выгоду от китайских инвестиций, наибольшая прибыль достается экономическим субъектам, находящимся «вдоль коридоров “Одного пояса, одного пути”, их торговые издержки снизились на 10,2%». По информации рейтингового агентства Moody's Analytics, за три квартала 2018 г. общий объем торговли Китая со странами — участницами «Одного пояса, одного пути» вырос на 8,3%, что выше

показателя средних темпов роста внешней торговли Китая, составляющего 7,5% [<https://rus.yidaiyilu.gov.cn/news/news/85603.htm>]

Благодаря успешному началу функционирования проекта «Один пояс — один путь» Китай становится крупнейшим инвестором и главным торговым партнером многих стран. Проект открыл широкие возможности и перспективы международного взаимовыгодного сотрудничества. Поэтому в данном проекте принимает участие большое количество государств, так как современная либеральная экономика, тесно и активно интегрированная в систему мирохозяйственных связей, не стала единой экономикой. Это обусловлено тем обстоятельством, что ныне существующая система глобальной экономики в лице транснациональных корпораций (ТНК), обслуживающих страны «золотого миллиарда», стали активными и основными участниками формирования противоречивых взаимоотношений между развитым и развивающимся миром, Севером и Югом. Расширяя свое материальное превосходство и являясь главным спонсором глобализации, богатый Запад и ТНК не формируют справедливое распределение мирового дохода, а наоборот, отражают дисбаланс в уровне жизни и потребления между развитыми, развивающимися и наименее развитыми странами мира.

Поэтому в условиях концентрации элементов неравномерного развития мирохозяйственных связей формируется опасная тенденция, характерными чертами которой является рост экономики медленными темпами, постоянная и неуравновешенная волатильность финансовых и товарно-сырьевых рынков, дробление глобального экономического пространства на региональные структуры с конкурирующими тарифными и нетарифными ограничениями. С учетом этих негативных тенденций и продолжающегося еще глобального финансово-экономического кризиса зародилась идея по формированию экономической и транспортной инфраструктуры под названием «Один пояс — один путь». Проект объединяет прогрессивные силы подавляющего большинства государств мира. Он позволяет всем его участникам совместными усилиями отвечать на существующие вызовы, делиться его неудачами и успехами.

Международное экспертное сообщество отмечает, что проект «Один пояс — один путь» может послужить серьезным предупреждением в первую очередь для США, которые вместо активного и равноправного участия в совместных проектах с другими странами объявляют «торговые войны», регулярно призывают к установлению протекционистских мер и возведению стен на своих границах. В противоположность же экономической политике, осуществляемой США, «Один пояс — один путь» определяет не только стратегию внешнеэкономической политики Китая, но и призывает к формированию экономического сотрудничества от Китая до Европы (от Шанхая до Лиссабона) с населением 3 млрд человек.

Китайский проект «Один пояс — один путь» не останавливается на достигнутом результате, а находится в постоянном поиске новых

возможностей и путей дальнейшего развития и совершенствования начатой концепции. Поэтому в целях дальнейшего расширения сотрудничества с другими государствами с 25 по 27 апреля 2019 г. в Пекине состоялся 2-й Форум международного сотрудничества «Один пояс — один путь», в котором приняли участие около 40 глав государств, представителей более 150 стран и руководителей международных организаций, и вызвал огромный резонанс в профессиональном сообществе.

На открытии Форума выступил Президент РФ В. Путин, который отметил, что китайская концепция соответствует актуальным принципам развития сотрудничества на всем евразийском континенте, содействует укреплению взаимовыгодных экономических связей со всеми государствами Европы и Азии, а также противостоянию негативным явлениям в мировой экономике и политике. Президент РФ в своем выступлении отметил необходимость формирования современных транспортно-логистических магистралей. Поэтому Россия к таким инициативам всегда относится с пониманием и выступает за расширение международного сотрудничества, ведет последовательную работу по созданию взаимоприемлемых условий и выстраиванию партнерских отношений, способствующих развитию кооперации и сотрудничества на всем евразийском континенте при соблюдении своих национальных интересов.

Важно отметить, что одним из наиболее опасных стереотипов современного мира становится усиление угрозы роста протекционизма в системе мировой экономики, когда США и Европейский Союз регулярно применяют в обход Совета Безопасности ООН протекционистские и ограничительные меры против России и Китая под надуманным предлогом. Когда «...производственно-технологические возможности запустило новый виток протекционистских тенденций в мировой торговле...» [7, стр. 13], Россия и Китай вынуждены предпринять усилия, направленные на выработку эффективного механизма для минимизации или полного искоренения применения протекционистских мер. Принципиально важным и крайне актуальным является оказание противодействия попыткам отдельных государств или групп государств, нарушающих принципы международного права, закрепленные в Уставе Всемирной торговой организации и других правовых нормативных актах, регламентирующих нормы и правила международной торговли.

С точки зрения стратегических интересов России участие в данном проекте выгодно, ибо одним из главных национальных приоритетов России является формирование стабильного и безопасного евразийского континента. России весьма выгодно участвовать в реализации проекта «Один пояс — один путь», ибо наша страна заинтересована в тесном сотрудничестве со всеми государствами на основе законных интересов каждого государства. Россия кардинально заинтересована взаимодействовать в полноформатном масштабе со всеми евразийскими

партнерами по встраиванию в транспортно-логистические коридоры. Созидательное сотрудничество России с государствами Евразии способно усилить окупаемость вложенных средств в транспортную инфраструктуру, благодаря чему многие регионы могут стать привлекательными для развития производства.

Более того, в целях обеспечения национальных интересов одним из стратегических национальных приоритетов России является использование своего географического положения между Западом и Востоком, чтобы стать крупной транзитной страной и активным игроком на международной арене. В числе российских приоритетов остается строительство транспортных магистралей, имеющее важнейшее значение, потому что на данном этапе транспортные коридоры нашей страны загружены не более 8% допустимого объема мирового рынка транспортно-логистических услуг.

Качественно новый характер приобретает сотрудничество Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Китая в рамках проекта «Один пояс — один путь». ЕАЭС и «Один пояс — один путь» могут стать ключевым звеном сотрудничества в Большой Евразии, которое может превратиться в новый центр экономического развития глобального масштаба. Министр Евразийской экономической комиссии С. Сидорский отмечает, что «реализация высокотехнологичных проектов и встраивание их в процессы сопряжения ЕАЭС — Шелковый путь как раз и является необходимой составляющей формирования большого евразийского партнерства, а по сути, — общего экономического пространства на всем евразийском континенте» [5].

В перспективе необходимо рассматривать возможности тесного сотрудничества ЕАЭС и экономического пояса Шелкового пути по развитию Транссибирской железнодорожной магистрали в интересах экономического развития сибирских и дальневосточных регионов нашей страны. Тем самым Россия и Китай придают большое значение взаимодействию стран — участниц ЕАЭС и КНР, которые могут внести неоценимый вклад в развитие экономической глобализации и политической многополярности. Принципиально важным становится расширение международной транспортно-логистической инфраструктуры для последовательного продвижения к созданию зоны свободной торговли между ЕАЭС и Китаем.

Становится очевидным тот факт, что на фоне складывающихся сложных экономических и политических отношений со странами Запада для России созданы причины и предпосылки усиления и расширения сотрудничества с Китаем в рамках проекта «Один пояс — один путь».

Исходя из этих негативных тенденций, важным ресурсом продвижения национальных интересов России является активизация интеграции транспортной системы России в транспортно-логистическую сеть евразийского региона. Активное участие нашей страны в рамках данного

проекта будет содействовать расширению развития промышленной кооперации между евразийскими странами, созданию оптимальных условий для формирования новых экономических производственных кластеров.

В условиях обостряющихся противоречий, связанных с неравномерностью мирового развития, усилением борьбы за ресурсы, ограничением доступ к рынкам сбыта, контролем над транспортными артериями, мировое сообщество возлагает большие надежды на укрепление сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс — один путь». В этих условиях проектом предусмотрено формирование внушительной территории экономического сотрудничества от Китая до Европы. В реализации данной идеи государствам — членам ЕАЭС отводится особая роль, и придавая этому событию большое значение, России необходимо приступить к разработке потенциальных форматов российско-китайского сотрудничества на евразийском пространстве. Для этого необходимо модернизировать и расширять порты, пункты пропуска, автомобильную и железнодорожную инфраструктуры, максимально упростить таможенные формальности для свободного перемещения транзитных грузов через таможенную территорию ЕАЭС в целях эффективного позиционирования на международной арене.

Конечная цель проекта «Один пояс и один путь» — организовать новые возможности для здоровой экономической глобализации. Важнейшая задача России заключается в том, чтобы лучше понять, как можно использовать эту инициативу в своих интересах для получения существенных экономических дивидендов. Достижение этой цели может случиться только на основе тесного взаимовыгодного и всестороннего сотрудничества между Россией и Китаем.

Поддержка и продвижение инициативы «Один пояс — один путь» приведет к экономической интеграции и прогрессу, усилению и расширению влияния двух стран на евразийском континенте, обеспечению безопасности и стабильности других стран евразийского пространства. Для достижения проекта «Один пояс — один путь» необходимо развивать двусторонние отношения взаимовыгодного и равноправного партнерства по организации транспортной инфраструктурной взаимосвязи двух стран, создать взаимоприемлемые условия беспрепятственной торговли.

В целях реализации стратегических национальных приоритетов следует совершенствовать финансовую интеграционную систему путем снижения существующих еще барьеров между внутренними и международными финансовыми рынками и упорядочить связей между ними.

Для повышения роли России и эффективного позиционирования ее в глобальной экономике предстоит усилить политическую координацию в целях создания в перспективе масштабного евразийского партнерства, открытого для взаимодействия со всеми заинтересованными государствами и региональными объединениями.

Литература

1. Акаев, А. А. Садовничий В. А. Математическое измерение мегопроекта «Один пояс — один путь» // Вестник Российской академии наук. — 2018. — Т. 88. — № 8.
2. Афонасьева, А. В. Экономическое присутствие Китая в странах по маршруту Морского Шелкового пути XXI века // Вопросы экономики. — 2018. — № 7.
3. Михеев, В. Новая фаза развития Китая на фоне «торговых войн» с США / В. Михеев, С. Луконин // Мировая экономика и международные отношения. — 2019. — Т. 63. — № 2.
4. Оболенский, В. П. От легитимного протекционизма к торговым войнам? // Мировая экономика и международные отношения. — 2018. — Т. 62. — № 9.
5. Сидорский, С. С. Формирование Большого Евразийского партнерства должно способствовать инновационному развитию реального сектора экономики стран Союза // <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/1-06-2017.aspx>.
6. Стратегия экономического развития. «Один пояс и один путь» // <https://ria.ru/20170514/1494097368.html>.
7. Телегина, Е. Санкции и торговые войны как индикаторы трансформации мирового хозяйства. Возможности для России / Е. Телегина, Г. Халова // Мировая экономика и международные отношения. — 2019. — Т. 63. — № 2.

References

1. Akayev, A. A. Sadovnichiy V. A. Matematicheskoye izmereniye megoprojekta «Oдин poyas — odin put'» [Mathematical dimension of the megaproject “One belt - one way”] // Vestnik Rossiyskoy akademii nauk. — 2018. — T. 88. — № 8.
2. Afonas'yeva, A. V. Ekonomicheskoye prisutstviye Kitaya v stranakh po marshrutu Morskogo Shelkovogo puti XXI veka [The economic presence of China in countries along the route of the 21st century Maritime Silk Road] // Voprosy ekonomiki. — 2018. — № 7.
3. Mikheyev, V. Novaya faza razvitiya Kitaya na fone «torgovykh voyn» s SSHA / V. Mikheyev, S. Lukonin [The New Phase of China's Development Against the Background of the “Trade Wars” with the USA] // Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya. — 2019. — T. 63. — № 2.
4. Obolenskiy, V. P. Ot legitimnogo protektsionizma k torgovym voynam? [From legitimate protectionism to trade wars?] // Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya. — 2018. — T. 62. — № 9.
5. Sidorskiy, S. S. Formirovaniye Bol'shogo Yevraziyskogo partnerstva dolzhno sposobstvovat' innovatsionnomu razvitiyu real'nogo sektora ekonomiki stran Soyuzha [The formation of the Greater Eurasian Partnership should promote the innovative development of the real sector of the economy of the Union countries]// <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/1-06-2017.aspx>.
6. Strategiya ekonomicheskogo razvitiya. «Oдин poyas i odin put'» [Economic development strategy. “One belt and one way”]// <https://ria.ru/20170514/1494097368.html>.
7. Telegina, Ye. Sanktsii i torgovyye voyny kak indikatory transformatsii mirovogo khozyaystva. Vozmozhnosti dlya Rossii [Sanctions and trade wars as indicators of the transformation of the world economy. Opportunities for Russia]/ Ye. Telegina, G. Khalova // Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya. — 2019. — T. 63. — № 2.