

Работа выполнена при поддержке Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (государственное задание № 0149–2019–0002, 075–01056–22–00). / Acknowledgements: This work was supported by the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation (State Assignment No. 0149-2019-0002; 075-01056-22-00)

Рассматриваются перспективы создания Нового шелкового пути как основного элемента глобальной межгосударственной инициативы «Один пояс – один путь», предполагающей осуществление реальных экономических проектов, рассчитанных на десятилетия. Эта инициатива в том числе понимается и как преимущественно инфраструктурная концепция (строительство железных и автомобильных дорог, транспортно-логистических центров, мостов, трубопроводов и т. п.). Ее реализация предусматривает инфраструктурное развитие на уровне межгосударственных контактов и осуществление глобальных проектов с участием компаний. Реализация этих проектов потребует многомиллиардных инвестиций на основе принятия политических решений на высшем уровне руководства страны. Проект по созданию Нового шелкового потребует интенсифицировать межгосударственное взаимодействие в сфере планирования и развития новых систем транспортных потоков.

**Ключевые слова:** Шелковый путь; транспортная инфраструктура; геополитика; строительство; логистика. /

The article considers the prospects of creating the New Silk Road as the main element of the global interstate initiative "One Belt, One Road", which involves the implementation of real economic projects that will last for decades. This initiative is also considered as a predominantly infrastructural concept (construction of railways and roads, transport and logistics centers, bridges, pipelines, etc.). Its implementation involves infrastructural development at the level of interstate contacts and the implementation of global projects with the participation of state-owned companies. Implementation of these projects will require multi-billion dollar investments based on political decisions at the highest level of the country's leadership. The New Silk Road project will require the intensification of interstate cooperation in the planning and development of new systems of transport flows.

**Keywords:** Silk Road; transport infrastructure; geopolitics; construction; logistics.

# Транспортная конфигурация Евразии и Новый шелковый путь / Transport configuration of Eurasia and the New Silk Road

текст

**Дмитрий Соловьев**

Институт океанологии имени П. П. Шишова РАН, Москва

**Любовь Шилова**

Московский государственный строительный университет

**Виталий Бушуев**

Объединенный институт высоких температур РАН, Москва /

text

**Dmitry Solovyev**

Shirshov Institute of Oceanology of the Russian Academy of Sciences

**Lyubov Shilova**

Moscow State University of Civil Engineering

**Vitaly Bushuev**

Joint Institute for High Temperatures of the Russian Academy of Sciences

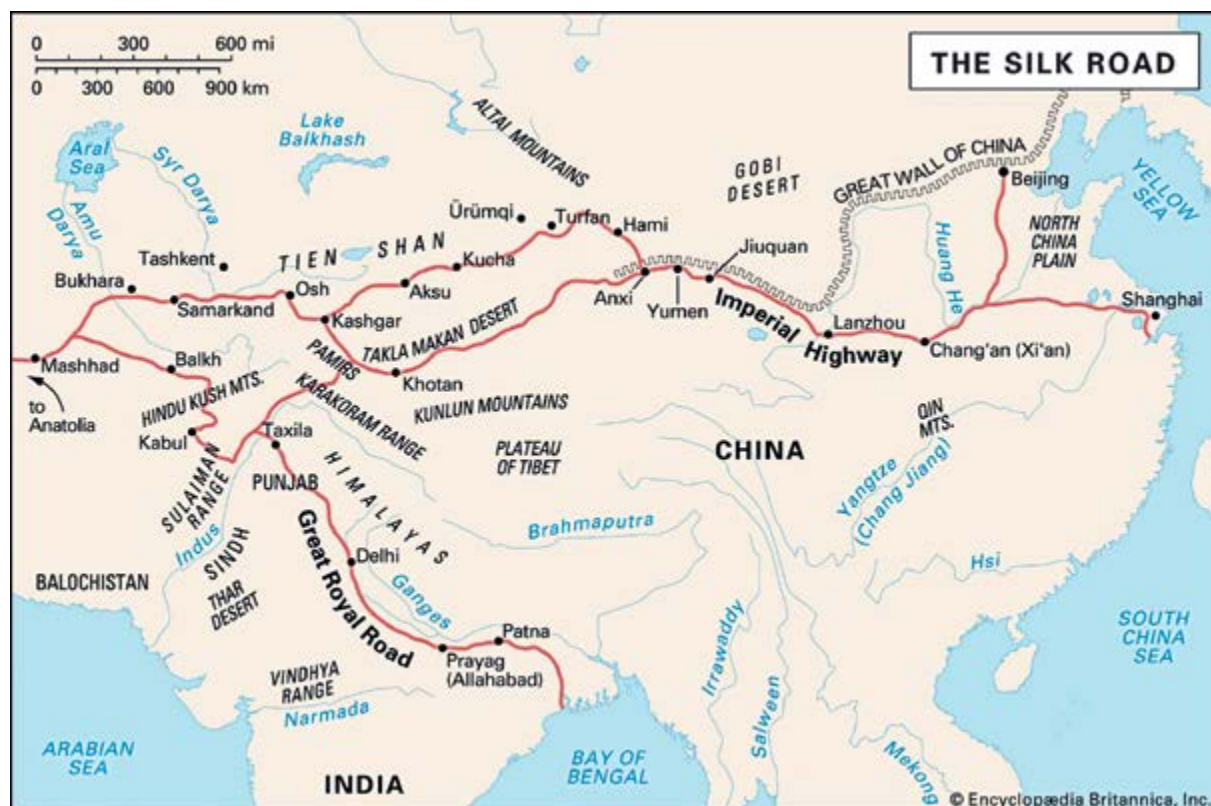
## Введение

Более двух тысяч лет назад народы Евразийского континента открыли торговый и культурный путь, который стал ключом к интеграции цивилизаций Азии, Европы и Африки и в дальнейшем получил название – Великий шелковый путь (рис. 1).

С запада Великий шелковый путь протянулся до берегов Ирландии и Португалии, а на востоке – Японии, Цейлона и Филиппин. В этой конфигурации Евразия обеспечивала связь между Западом и Востоком в первую очередь благодаря тому, что в Средней Азии этот торговый путь был относительно узким и единым.

Наряду с главной артерией Великого шелкового пути, существовали и многочисленные ответвления, обогащавшие торговлю в отдаленных районах мирового хозяйства. Хорошо известно, что существовал морской путь из Северной Европы через территорию Киевской Руси, который еще называли путем «из варяг в греки». Далее этот путь шел через Индию на Малайский архипелаг и в Южный Китай.

Вместе с тем этот торговый путь был также предметом конфликтов и причиной войн. Стремление господствовать на Шелковом пути было одной из ключевых причин для расширения империи Чингисхана. Достижению



> Рис. 1. Великий Шелковый путь. Фото с сайта Encyclopædia Britannica



< Рис. 2. Порт Гвадар – «жемчужина» для Китая. Фото с сайта defence.pk

торгового господства на Шелковом пути также в Средние века способствовали известные крестовые походы рыцарей на Восток.

Однако Великий шелковый путь был не только ареной исторических конфликтов. Здесь в первую очередь устанавливались и контакты, способствовавшие культурному взаимообогащению цивилизаций. На протяжении многих веков Шелковый путь способствовал развитию человеческой культуры, междоцивилизационному общению и прогрессу стран, которые он пересекал или с которыми граничил. Великий шелковый путь составил мировое культурно-историческое наследие не только евразийской, но и всей мировой цивилизации. Нынешнее «возрождение» Шелкового пути на новом витке истории знаменует возвращение Востока к тем вершинам мировой экономики, которые он занимал в минувшие века.

#### **Инициатива КНР – проект «Один пояс – один путь»**

Около десяти лет назад председатель КНР выступил с инициативами «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь XXI века», которые впоследствии были объединены под общим названием «Один пояс – один путь». Был обнародован официальный документ «Видение и действия, направленные на продвижение совместного строительства экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века» [1]. В нем, в частности, отмечается, что «Один пояс – один путь» не только является системным проектом, определяющим взаимные межгосударственные отношения, выстраиваемые при реализации совместного строительства, но и предполагает дальнейшее совместное использование и развитие созданной транспортной инфраструктуры. Данный подход полностью отвечает идеям о многополярности мира, культурного многообразия общества, помогает развивать региональное сотрудничество, способствует сохранению глобальной системы свободной торговли и открытости мировой экономики.

Реализация проекта направлена на объединение и соединение Азии, Европы, Африки и омывающих их океанов, а также на создание и укрепление партнерских отношений между странами вдоль транспортных линий связи. Кроме того, речь идет о взаимной стыковке соб-

ственных стратегий развития стран участников проекта, развитию потенциала региональных рынков, инвестициях, создании новых рабочих мест, о гуманитарном обмене и взаимообогащении цивилизаций, через которые пересекаются его маршруты.

Новые маршруты экономического пояса Шелкового пути будут проходить из Китая через Среднюю Азию и Россию к Балтийскому морю; из Китая – в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, Индийский океан. Новый Морской шелковый путь будет проходить от прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море к Индийскому океану и далее в Европу, а также от прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море к южной части Тихого океана.

Истоки «Одного пояса – одного пути» следует искать во внутренней политике Китая. Руководство КНР пытается найти новый баланс экономического роста. Страна входит в период глубоких структурных перемен и политических реформ – перехода от модели экономического роста, основанной на экспорте, к модели, ориентированной на стимулирование внутреннего потребления. Властям приходится решать проблемы перепроизводства в целом ряде отраслей промышленности, бороться с ростом теневого банковского сектора, с избыточным предложением на рынке жилья. Нарастают социальные противоречия, углубляются диспропорции в региональном развитии [2].

Инициатива, изначально нацеленная на внутриэкономическое развитие КНР, превратилась в проект, объединяющий амбициозные планы Китая, которые, в свою очередь, должны сформировать новый порядок в Евразии. Объединяя под своей «крышей» различные торговые, инфраструктурные, инвестиционные и финансово-экономические проекты, инициатива «Один пояс – один путь» призвана обеспечить Китаю конкурентные преимущества в мировой торговле.

По-настоящему новым и действительно масштабным направлением развития Шелкового пути стало создание трансконтинентальных маршрутов из Китая в Европу. При этом решаются как геополитические, так и военные задачи, такие как налаживание сухопутных путей доставки товаров, в первую очередь нефти, в обход Малаккского пролива, что политически ненадежно в условиях тре-

> Рис. 3. Резервуары для хранения СПГ на проекте «Ямал СПГ». Фото: <https://quote.rbc.ru/news/article/5c6d26779a7947c5edf5383f>



ний в Южно-Китайском море. Но нельзя недооценивать и чисто экономические факторы: объем торговли между странами ЕС и Китаем составляет свыше 1,5 млрд евро в день [3]. Хотя стоимость рабочей силы в прибрежных провинциях Китая растет, рабочая сила внутри страны по-прежнему относительно дешевая. С 2002 года Китай создает инфраструктуру в рамках государственной программы развития западной периферии. С одной стороны, Китаю необходимо сохранить занятость в строительной сфере, а с другой – экспортировать инфраструктурные решения. При этом очевидно, что одним из приоритетов реализации проекта становится необходимость развития периферийных и отстающих регионов страны. «Один пояс – один путь» можно рассматривать как модель противодействия растущей нестабильности китайской экономики за счет расширения внешних рынков. В этой связи вполне логичными выглядят усилия Пекина по расширению внешних рынков, в том числе путем создания зоны торговли юанем, в которую вошли бы Россия, страны Азиатско-Тихоокеанского региона, Центральной и Южной Азии, Африки, Южной Америки и арабские государства.

В странах Южной Азии исторически торговым станом хребтом является Каракорумское шоссе, которое проходит по древнему маршруту Великого шелкового пути по территории Пакистана. В рамках инициативы «Один пояс – один путь» Китай финансирует строительство глубоководных портов на пакистанском побережье Аравийского моря, которые используются в том числе для доставки углеводородов между нефтегазовыми монархиями Персидского залива и китайской экономики через Каракорум. На рис. 2 представлен один из таких новых портов в Пакистане (город Гвадар), который обеспечивает доступ к Индийскому океану и Персидскому заливу. Этот порт имеет настолько важное торговое и экономическое значение, что его называют «жемчужина» для Китая.

Крупные инфраструктурные проекты в Центральной Азии и Африке должны вовлечь часть промышленных мощностей Китая, с тем чтобы обеспечить КНР доступ к природным ресурсам этих регионов. Кроме того, Китаю требуются новые инвестиционные возможности для расширения своего присутствия в европейских странах.

Планы по расширению внешних рынков показывают, что в будущем Китай сможет расширить свой экономический контроль на огромную территорию – от Юго-Восточной Азии до Закавказья – благодаря реализации проекта «Один пояс – один путь».

Наряду с этим китайская традиция политического управления, главным образом ориентированная на долгосрочное стратегическое планирование, предлагает не только торговую экспансию, но и создание благоприятных внешних условий для развития всех сфер жизни страны. Как справедливо отмечено в [4], залогом такого процветания в конечном счете станет стабильность и экономическое благополучие соседних стран, которые опосредованно будут поддерживать интересы Китая.

Впрочем, Китай не намерен ограничивать свои геополитические притязания только инициативой «Один пояс – один путь». В 2018 году Госсовет КНР опубликовал «Белую книгу» об арктической политике страны [5]. В этом документе Китай объявил в том числе о своем намерении создать морские торговые коридоры с другими странами. Новая инициатива называется «Полярный шелковый путь». Как указано в документе, «Китай намерен разрабатывать нефть, газ, полезные ископаемые и неископаемые виды топлива, а также развивать рыболовство и туризм с арктическими государствами, уважая традиции и культуру коренных народов этого региона и путем принятия мер по охране окружающей среды».

#### Транспортная конфигурация евразийского Нового шелкового пути

Как сопрягается эта китайская инициатива с планами России по развитию и хозяйственному использованию Северного морского пути (Севморпути)? По мнению российских экспертов, Китай имеет прямую заинтересованность в развитии Севморпути. Сегодня наиболее очевидный интерес – транспортировка сжиженного природного газа (СПГ) в рамках реализации проекта «Ямал СПГ» (рис. 3.), в котором китайские компании владеют почти 30%. Ежегодно китайская компания CNPC планирует транспортировать отсюда – через Севморпуть – около 4 млн т СПГ. Активизации Китая на Севморпути будет способствовать и сотрудничество с компанией «Роснефть» по разработке

в Рис. 4. Станции первой очереди магистрального нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан. Фото с сайта «Транснефть»



шельфовых проектов. К инфраструктурным проектам в транспортной сфере можно также отнести объекты по увеличению пропускной способности трубопроводной системы Восточная Сибирь – Тихий океан (рис. 4).

Китай также будет использовать Севморпуть для транзита грузов в Европу. Путь в нее из Азиатско-Тихоокеанского региона по Севморпути занимал у китайцев около девяти дней, что в два раза меньше, чем маршрут через Суэцкий канал (рис. 5). Несмотря на это, Суэцкий канал и дальше будет оставаться важным звеном транспортной конфигурации евразийского Нового шелкового пути со сложной организацией системы транспортных потоков, примером которой может служить мост через Суэцкий канал (Suez Canal Bridge) – вантовый автомобильный мостовой переход с пролетом 404 м и длиной 3900 м. Он пересекает Суэцкий канал, связывает континенты Африки и Азии и является частью автотрассы Порт-Саид – Исмаилия [6].

Есть основания ожидать значительный рост в направлении активности транзитных перевозок из КНР в страны ЕС [7, 8]. Очевидно, что проект использования Севморпути требует использования специализированного транспорта. Просто направить корабли с Суэцкого канала на Севморпуть нельзя. Но, зная целеустремленность Китая, можно быть уверенными в том, что Севморпуть станет серьезной частью и дополнением «Одного пояса – одного пути» [9]. В этом контексте фраза президента России, сказанная представителям Китая на церемонии погрузки сжиженного газа на заводе «Ямал СПГ»: «Шелковый путь дотянулся до самого Севера. Объединим его с Северным морским путем, и будет то, что нужно, и Северный морской путь сделаем Шелковым» – оказалась, как видим, не только пророческой, но и вполне прагматичной [10].

Однако, видя преимущества использования китайцами Севморпути, в том числе в плане привлечения инвестиций в Россию, а также приобретения услуг российского ледокольного флота, следует иметь в виду и наличие определенных разногласий и рисков. Для России важно сохранить правовой статус Севморпути как национальной транспортной артерии, в то время как другие, в том числе неарктические, государства рассматривают его как сво-



бодную для международного судоходства зону вне пределов 200-мильной российской зоны. В перспективе приобретет серьезное значение и режим природопользования в центральном районе Северного Ледовитого океана. Россия и большинство арктических государств выступают за ограниченный режим.

Вообще использовать арктический маршрут без участия России практически невозможно. Необходима портовая, ремонтная, спасательная инфраструктура. Ледокольный флот России, поддерживаемый – в целях оптимизации маршрутов – российской космической группировкой, может обеспечивать проводки судов.

Таким образом, Севморпуть становится все более привлекательным для глобальных транзитных перевозчиков, главным из которых может стать Китай. На одном лишь внутреннем заказе Россия вряд ли сможет окупить затраты на Севморпуть. Иными словами, в проекте «Полярный шелковый путь» у России и Китая есть очевидные взаимодополняющие интересы, которые создают для России больше возможностей, чем рисков или угроз [9].

Планируется, что совместно с китайскими партнерами и другими заинтересованными странами Россия также будет активно участвовать в реализации проекта. Очевидно, что реализация идеи создания пояса экономического развития и взаимовыгодной торговли между азиатскими странами и Европой является свидетельством наступления новой эры взаимной интеграции как на евразийском континенте, так и во всем мире. В направлении реализации этих планов обсуждаются межгосударственные инфраструктурные проекты по строительству моста на Сахалин с переходом пролива Невельского (рис. 6, а, б) [11, 12] и далее в Японию, через южный пролив Лаперуза, пролегающий между Сахалином и островом Хоккайдо. Последний может стать воротами в Северный морской путь для стран АТР.

В связи с этим особое значение будет иметь поддержка широкого спектра существующих и вновь создаваемых интеграционных структур в Евразии, основанная на универсальных правилах, учитывая особенности национальных моделей развития ее государств-участников.

Объединение инициативы «Один пояс – один путь» с Северным морским путем в рамках инфраструктурных

^ Рис. 5. Суэцкий канал. Вантовый мост через Суэцкий канал. Фото: <https://stroyone.com/bridge/cable-stayed-bridge/suez-canal-bridge.html>



^ v Рис. 6. Мост железнодорожной магистрали Селихин – Ныш с переходом пролива Невельского. Фото с сайта: <https://www.todaykhv.ru> (a).

Схема одного из вариантов дизайн-проекта элемента вантового моста через пролив Невельского [11] (б)

проектов стран-партнеров ЕАЭС будут способны создать принципиально новую транспортную конфигурацию Евразийского континента, основными элементами которой могут стать Байкало-Амурская магистраль, Транссибирской магистрали и Северного морского пути [13].

Такое партнерство будет нацелено на выстраивание новых отношений между государствами, и в конечном итоге может привести к изменению политического и экономического ландшафта всего континента, принесет в Евразию процветание и стабильность, что позволит обеспечить населению новое качество жизни. Россия готова не только заниматься торговлей, но и инвестировать в создание совместных предприятий и новых производств на территории стран-партнеров, в развитие промбычорочной, маркетинговой и сервисной деятельности. При этом становится очевидным, что для этого потребуются снять ряд инфраструктурных ограничений и создать систему связанных транспортных коридоров. Уникальные возможности России, определяются ее выгодным географическим положением и высокой готовностью к сотрудничеству. Цель Китая – создание разветвленной инфраструктуры между Европой и Азией для поставок китайских товаров на европейский рынок и транспортировки природных ресурсов из соседних стран [14].

Сумеет ли Россия в этих геополитических условиях не утратить свою роль моста между Европой и Азией не только в объективном географическом отношении, но и в качестве адекватного экономического актора в Евразии? Китайские инвестиции позволят построить транспортную сеть как по территории России, так и в обход ее, связав Китай и Юго-Восточную Азию с Европой.

Не снизится ли экономическое и политическое влияние России на важном для ее безопасности постсоветском пространстве, в особенности в Центральной Азии? Здесь появится в скором времени транспортная сеть, которая будет обслуживать прежде всего нужды КНР. Китайские принципы инвестирования известны: от страны-партнера требуются только ресурсы недр и законодательные гарантии, Китай предоставляет инвестиции, оборудование и рабочую силу. То есть не предполагается даже создание новых рабочих мест в странах-реципиентах китайских инвестиций. Ведь именно такие взаимоотношения Китай выстроил в странах Африки и продолжает выстраивать в Латинской Америке.

При этом следует иметь в виду, что национально-государственные интересы России и Китая объективно могут совместно существовать, поскольку не противоречат друг другу, что подтверждается опытом взаимодействия двух стран на протяжении почти 400 лет.

### Выводы

В настоящее время около 60% мирового ВВП создается в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Существенная часть мировых транспортных перевозок в этом регионе осуществляется преимущественно морским транспортом, при этом около 80% общей протяженности экономически оптимальных маршрутов из Восточной Азии в Атлантику приходится на российские транспортные сети. Таким образом, значительная часть евразийских грузопотоков (примерно от 1,5 до 2,5 трлн долл.) может быть перенесена на нашу страну. Россия обслуживает не более 5–7% потенциального объема евразийского рынка транспортно-логистических услуг [15].

Развитие российского Дальнего Востока как центра производства, пересечения транспортно-логистических цепочек, образования и науки может стать центральным



элементом стратегии России в деле построения партнерства Большой Евразии. Здесь могли бы быть использованы и возможности китайской инициативы «Один пояс – один путь».

Объединение экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза (ЕАЭС) – один из самых амбициозных проектов в мегарегионе Большой Евразии. Это многоуровневый процесс, важнейшим элементом которого для ЕАЭС должно стать подписание нового торгово-экономического соглашения с Китаем. Цель соглашения – обеспечить комплексное взаимодействие ЕАЭС как субъекта мировой экономики с КНР в вопросах таможенного регулирования и устранения торговых барьеров, а также совершенствования институтов взаимодействия.

Первоочередные задачи России в деле сопряжения ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс – один путь» заключаются, по нашему мнению, в привлечении инвестиций в высокотехнологичные производства с локализацией технологий и местных кадров, в частности в развитие Дальнего Востока. Для баланса интересов следует проводить четкую разграничительную линию между территорией ЕАЭС и территорией, охватываемой китайскими планами (помня, что они частично пересекаются). Важно неизменно подчеркивать, что ЕАЭС – дружественная, но отдельная и самостоятельная часть континента, не входящая в домен китайской инициативы. Цель сопряжения двух проектов – превратить географический фактор из препятствия в преимущество, опираясь на сохраняющуюся культурно-историческую и цивилизационную историческую ментальность.

## Литература

1. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века» [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cerus/rus/ggl/t1257296.htm> (дата обращения: 1.02.2022)
2. Меркулов, К. К. Внешняя политика Китая в восприятии зарубежных «мозговых центров»: аналитический обзор за 2019 год // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2020. – № 25(25). – С. 262–264
3. Christiansen, T., Kirchner, E., Wissenbach, U. The European Union and China. Macmillan International Higher Education. – London : Red Globe Press, 2018. – 218 p
4. Ефременко, Д. В. Рождение Большой Евразии // Россия в глобальной политике. – 2016. – № 6 (14). – С. 28–45
5. Шуан, Л. Белая книга по арктической политике Китая – современная стратегия КНР в Арктике // Научный журнал. – 2020. – С. 20201594
6. Suez Canal Bridge [Электронный ресурс]. – URL: <https://stroyone.com/bridge/cable-stayed-bridge/suez-canal-bridge.html> (дата обращения: 31.01.2022)
7. Bersenev, A., Chikilevskaya, M., Rusinov, I. Silk Road Rail Corridors Outlook and Future Perspectives of Development // Procedia Computer Science. – 2020. – N 167. – С. 1080–1087
8. Baniya S., Rocha N., Ruta M. Trade effects of the New Silk Road: A gravity analysis // Journal of Development Economics. – 2020. – N 146. – С. 102467
9. Что даст России китайский Полярный шелковый путь? [Электронный ресурс]. – URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/article/46064-cto-dast-rossii-kitayskiy-polyarnyy-shelkovyy-put-->.html (дата обращения: 6.05.2018)
10. Теплый разговор при –25: президент запустил на Ямале мегапроект [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.vesti.ru/finance/article/1706476> (дата обращения: 1.02.2022)
11. Shestakova, E., Novikov, A., Antonyuk, A., Kurchanov, P. Transport Construction of the Mainland – Sakhalin Island // Lecture Notes in Civil Engineering. – 2020. – Vol. 49. – P. 249–263
12. Инженеры назвали детали проекта железной дороги и моста на Сахалин [Электронный ресурс]. – URL: [https://todaykhv.ru/news/economics-and-business/26644/?sphrase\\_id=2985747](https://todaykhv.ru/news/economics-and-business/26644/?sphrase_id=2985747) (дата обращения: 3.02.2022)
13. Ревенко, Л. С., Ревенко, Н. С. Сотрудничество стран ЕАЭС с Китаем в сфере транспорта как фактор пространственного развития // Вопросы региональной экономики. – 2020. – № 2. – С. 255–264
14. Eom, G. H. Silk roads again: Revisiting roads connecting Eurasia // Journal of Eurasian Studies. – 2017. – N 1(8). – P. 1–2
15. Топоров, В. Н., Соколов, М. Н. Мифы народов мира: энциклопедия: в 2 т. – Москва : Сов. энциклопедия, 1980–1982. – Т. 2. – С. 291–293

## References

- Baniya, S., Rocha, N., & Ruta, M. (2020). Trade effects of the New Silk Road: A gravity analysis. *Journal of Development Economics*, 146, 102467.
- Bersenev, A., Chikilevskaya, M., & Rusinov, I. (2020). Silk Road Rail Corridors Outlook and Future Perspectives of Development. *Procedia Computer Science*, 167, 1080-1087.
- Christiansen, T., Kirchner, E., & Wissenbach, U. (2018). *The European Union and China*. Macmillan International Higher Education. London: Red Globe Press.
- Efremenko, D. V. (2016). The Birth of a Greater Eurasia. *Russia in Global Affairs*, 6(14), 28-45.
- Eom, G. H. (2017). Silk roads again: Revisiting roads connecting Eurasia. *Journal of Eurasian Studies*, 1(8), 1-2.
- Inzheneriy nazvali detail proekta zheleznoi dorogi na Sakhalin [Engineers announced the details of the Sakhalin railway and bridge project] (2020, May 13). Retrieved February 3, 2022, from [https://todaykhv.ru/news/economics-and-business/26644/?sphrase\\_id=2985747](https://todaykhv.ru/news/economics-and-business/26644/?sphrase_id=2985747)
- Kashcheeva, E. (2018, January 29). Chto dast Rossii kitayskii Polyarnyi shelkovyi put? [What would the Chinese Polar Silk Road give to Russia?]. Retrieved May 6, 2018, from <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/article/46064-cto-dast-rossii-kitayskiy-polyarnyy-shelkovyy-put-->.html
- Merkulov, K. K. (2020). China's external policy in the perception of foreign "think tanks": analytical survey for 2019. *China in World and Regional Politics. History and Modernity*, 25(25), 262-264.
- Revenko, L. S., & Revenko, N. S. (2020). Cooperation of the EAEU countries with China in the transport field as a factor of spatial development. *Voprosy regional'noi ekonomiki*, 2, 255-264.
- Shestakova, E., Novikov, A., Antonyuk, A., & Kurchanov, P. (2020). Transport Construction of the Mainland – Sakhalin Island. In *Lecture Notes in Civil Engineering* (Vol. 49, pp. 249-263).
- Shuang, L. (2020). White Paper on China's Arctic Policy – Present Strategy of the PRC in the Arctic. *Scientific Journal*, 20201594.
- Suez Canal Bridge (n.d.). Retrieved January 31, 2022, from <https://stroyone.com/bridge/cable-stayed-bridge/suez-canal-bridge.html>
- Teplyi razgovor pri -25: prezident zapustil na Yamale megaproekt [Warm talk at -25: the president has launched a megaproject on Yama] (2017, December 8). Retrieved February 1, 2022, from <https://www.vesti.ru/finance/article/1706476>
- Toporov, V. N., & Sokolov, M. N. (1980-1982). *Mify narodov mira: entsiklopediya: v 2 t. [Myths of the peoples of the world: encyclopedia: in 2 vols]* (Vol. 2, pp. 291-293). Moscow: Soviet Encyclopedia.
- Videnie i deistvie, napravlennye na prodvizhenie sovmestnogo stroitelstva "Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti i Morskogo Shelkovogo puti XXI veka [Vision and Action to Promote the Joint Construction of the Silk Road Economic Belt and the Sea Silk Road of the 21st Century] (2015, April 23). Retrieved February 1, 2022, from <https://www.mfa.gov.cn/ce/cerus/rus/ggl/t1257296.htm>