

## АРКТИЧЕСКАЯ ЗОНА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ КАК РЕГИОН СОТРУДНИЧЕСТВА ЕАЭС

### АННОТАЦИЯ

В статье раскрываются проблемы и перспективы сотрудничества Евроазиатского экономического союза в совместном комплексном освоении Арктической зоны Российской Федерации и сопряжения его рынка с глобальным китайским проектом «Экономический пояс Шелкового пути». Показаны элементы модели «транслогистической платформы», как современной управленческой технологии.

**Ключевые слова:** Евроазиатский экономический союз; Арктическая зона Российской Федерации; «Экономический пояс Шелкового пути»; конфронтация; геополитические риски; модель «транслогистической платформы»; объединение.

КОЖУХОВ Ю. В.  
ЛУКИН В. Н.

## THE ARCTIC ZONE OF THE RUSSIAN FEDERATION AS A REGION OF COOPERATION THE EEU

### ABSTRACT

In the article the problems and prospects of cooperation of the Eurasian economic Union in the joint comprehensive development of the Arctic zone of the Russian Federation and pairing it market with a global Chinese project «Economic belt silk road». Shows the elements of the model «translogistics platform», as a modern management technology.

**Keywords:** The Eurasian economic Union; the Arctic Zone of the Russian Federation; «Economic Zone of Silk Road»; the Confrontation; geopolitical Risks; Model «Translogistics Platform»; Association.

Геополитические вызовы и риски, ужесточение глобальной конкуренции, нисходящий тренд на мировых рынках сырья, являющегося основным экспортным товаром Российской Федерации и других стран-участниц Евроазиатского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз), создали серьезные угрозы для экономик Союза.

Одним из драйверов экономического развития ЕАЭС могло бы стать совместное комплексное освоение Арктической зоны Российской Федерации (далее – АЗРФ, Арктическая зона), богатой полезными ископаемыми. Помимо углеводородов на Арктическую зону приходится подавляющая часть добычи никеля и кобальта, в районе Норильска добываются металлы платиновой группы, золото на Чукотке, алмазы в Якутии. Так, российская алмазодобывающая компания. АК «АЛРОСА» занимает первое место в мире по объемам добычи алмазов в каратах: 30 процентов всех алмазов в мире, 97 процентов – в России. Развитие передовых технологий добычи в последние годы привело к увеличению объемов геологоразведки и добычи на перспективных и действующих месторождениях: «трубка Карпинского-1», введен в эксплуатацию подземный рудник «Удачный», начата добыча на

кимберлитовой трубке «Ботуобинская» [см.: 1].

Развитие АЗРФ существенно укрепило бы северный и восточный фланги единого геополитического и геоэкономического пространства ЕАЭС в условиях продолжающейся милитаризации Арктики [см.: 2, С. 12 – 44; 3, С.708 – 785; 4], демонстративных походах тихоокеанского флота США вблизи границ Союза.

По мнению Президента Российской Федерации В.В. Путина, «Арктика должна утверждаться как пространство для открытого и равноправного диалога, основанного на принципах всеобщей и неделимой безопасности, в котором нет места для геополитических игр военных блоков, закулисных соглашений и раздела сфер влияния. Россия и впредь будет сохранять приверженность мирному освоению данного региона при соблюдении собственных национальных интересов и безусловном уважении интересов других стран» [5].

В зарубежной печати причины военной активности в Арктике объясняют действиями России [см., напр, 6]. На расширенном заседании Коллегии Министерства обороны Российской Федерации в декабре 2017 года приводились обоснованные контрдоводы: увеличение в полтора

раза общей интенсивности ведения морской разведки вблизи российских территориальных вод; наращивание в два раза интенсивности военных учений, большинство которых имеют антироссийскую направленность; размещение на наших западных границах дополнительных контингентов НАТО. В вооружённых силах Великобритании для обозначения противника на полигоне «Солсбери-Плейн» начали использовать танки российского производства и военную форму российской армии. Последний раз такой метод обучения войск применяла фашистская Германия в годы Великой Отечественной войны.

Это вынудило создать по периметру наших границ сплошное радиолокационное поле системы предупреждения о ракетном нападении на всех стратегических воздушно-космических направлениях и по всем типам траекторий полёта баллистических ракет. Обеспечить военное присутствие в стратегически важных районах мира. Самолётами дальней авиации было выполнено 17 полётов на воздушное патрулирование, включая акватории морей Северного Ледовитого океана. Возросла интенсивность походов кораблей и судов Военно-Морского Флота России – выполнен 121 поход в Арктическую зону, Центральную и Северную Атлантику [7].

Идет процесс создания военных баз в АЗРФ. Так, на острове Александры архипелага Земля Франца-Иосифа возведена военная база на 150 военнослужащих «Арктический трилистник» площадью более 14 тысяч квадратных метров. Это единственный в мире объект капитального строительства, возведенный на 80-м градусе северной широты [8].

Американские средства массовой информации утверждают, что в России больше арктических баз, чем в любой другой стране, и она строит новые, в том числе 13 новых аэродромов и 10 радиолокационных станций ПВО в Арктике [6].

Россия против конфронтации и стремится к международному сотрудничеству в опасной военной сфере. По сведениям Министерства обороны страны в 2016 году мероприятия военного сотрудничества охватывали 80 стран. Приоритеты были отданы наращиванию военного

взаимодействия с партнёрами ЕАЭС по линии ОДКБ, СНГ и ШОС. Подписано восемь международных договоров в различных областях взаимодействия с государствами – участниками СНГ. Активно развивалось военное, военно-техническое сотрудничество с азиатскими странами. При этом особое внимание уделялось традиционным стратегическим партнёрам – Китаю и Индии. Впервые была проведена встреча министров обороны России и стран-членов АСЕАН, которая заложила базу для наращивания взаимодействия со странами азиатско-тихоокеанского региона [7].

Шанхайская организация сотрудничества (далее – ШОС) является значимым участником евразийского политического и экономического сотрудничества. В ее работе принимают участие все страны ЕАЭС: Казахстан, Кыргызстан и Россия на правах постоянных членов, Беларусь – в статусе наблюдателя, Армения – как партнер по диалогу.

Среди стран-участников ШОС, по данным Российского фонда прямых инвестиций (далее – РФПИ) на 2016 год, Россия – шестая в мире экономика по объёму валового внутреннего продукта по паритету покупательной способности (далее – ВВП) – 3,72 триллиона долларов США. Китай – первая экономика мира – 19,39 триллионов долларов США. Государственный долг России в процентах к ВВП – 17,1 процентов или 636,2 миллиардов долларов США (в 1999 году было 92,8 процентов) [9], у КНР – по данным агентства Синьхуа – 1,67 триллионов долларов США или 8,6 процентов ВВП [10].

Несмотря на то, что уровень долговой нагрузки на китайскую экономику с 2007 года увеличился на 20,8 триллионов долларов США (это около трети роста всей общемировой задолженности за данный период) и составил 282 процента от ВВП [11].

Китай в целях продвижения своей продукции в страны Центральной Азии и Юго-Восточной Азии, Среднего и Ближнего Востока и Европы приступил к реализации глобального проекта «Один пояс, один путь» или «Экономический пояс Шелкового пути» с колоссальным объемом капитальных вложений.

С одной стороны, реализация этого геополитического

тического и геоэкономического проекта может способствовать экономическому развитию южного фланга ЕАЭС. В мае 2015 года Китай и Россия выступили с Совместным заявлением: «Российская Сторона поддерживает строительство Экономического пояса Шелкового пути и готова к тесному взаимодействию с китайской Стороной в продвижении этой инициативы. Китайская Сторона поддерживает активные усилия Российской Стороны по продвижению интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и начнет переговоры о заключении с ним соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве» [12]. Переговоры длятся до сих пор.

Но с другой, это – конкуренция планам развития АЗРФ: Северный морской путь (далее – СМП), Байкало-Амурская магистраль (далее – БАМ). Это беспокоит не только Россию – отказывается участвовать в проекте Индия. Китай обосновывает необходимость возрождения исторического Шелкового пути тем, что, во-первых, по статистике Международного валютного фонда сумма ВВП Китая, Японии, Южной Кореи уже превысила показатели Европейского Союза, поэтому на обоих концах Евразийского континента восстанавливается исторический баланс. Запрос на соединение Восточной Азии и Европы усиливается. Во-вторых, прогресс в транспортных, коммуникационных и инженерно-строительных технологиях делает сухопутный транспорт быстрее, чем морской транспорт [13].

Как действует Китай на внутреннем рынке ЕАЭС свидетельствуют данные Департамента защиты внутреннего рынка Евразийской экономической комиссии Союза, который регулярно проводит антидемпинговые расследования в отношении поставок из КНР: грузовых шин – 2015 год; холоднодеформированных труб из нержавеющей стали, гусеничных бульдозеров с неповоротным и поворотным отвалом мощностью до 250 л.с., металлопроката с полимерным покрытием – февраль, май 2017 года [14].

Еще на этапе подготовки соглашения по зоне свободной торговли между ЕАЭС и Сингапуром демпинг стал использовать и Сингапур в процессе роста товарооборота между ними в 3,4 раза в январе 2017 года по сравнению с январем

2016 года [15].

В этих условиях актуализируется проблема поиска новых факторов экономической динамики ЕАЭС, переход, прежде всего, к новым управленческим технологиям.

Группа экспертов Комитета по логистике Торгово-промышленной палаты Российской Федерации проанализировала новые тенденции в развитии как российского рынка, так и рынка ЕАЭС транспортно-логистических услуг и сопряжение этих рынков с глобальным китайским проектом «Экономический пояс Шелкового пути».

Они предложили модель «транслогистической платформы», то есть такое экономическое пространство сетевого взаимодействия/кооперации компаний, которое структурировано единым/общим процессом производства продукта, единой (выстроенной по общим стандартам) технологией управления бизнес-сетью, координирующей участников интегрированной цепи создания стоимости на региональном, национальном и глобальном рынках.

Такая модель состоит из следующих элементов:

1) транслогистическая платформа интегрированной цепи поставок, поддерживающая производственную, производственно-сбытовую и торговую кооперацию как между компаниями-участниками сети, так и внутрирегиональное, межрегиональное, межнациональное взаимодействие в цепи создания продукта и доведения его до потребителя (рынки продукта);

2) транслогистическая платформа единого/общего бизнес-процесса, функционирующего на основе комплементарных ресурсов и компетенций, объединенных в сетевую кооперацию для достижения общих результатов;

3) транслогистическая платформа сетевого взаимодействия бизнес-процессов на территориальном уровне: центры/парки, города, агломерации, регионы/мезорегионы, национальные, транснациональные формирования [16, С.7 – 8].

Практическая реализация модели позволит нейтрализовать действие причин, вызвавших снижение деловой активности и низкую эффективность управления на всех уровнях современной экономической системы

1. Перенакопление ресурсов, избыточное и структурно несбалансированное предложение наряду с ухудшением доступа к кредитным ресурсам и возможностям модернизации активов.

На это отрицательно влияют антироссийские санкции и проблема импортозамещения для России. Требуется очередные затраты и время для создания или восстановления производственных цепочек, преодоление разрывов в профессиональных коммуникациях, сбор и локализация необходимых цепочек поставок, формирование не только внутриотраслевой, межотраслевой, но и межрегиональной кооперации в рамках ЕАЭС.

Правительством Российской Федерации принят ряд Государственных программ по импортозамещению, прежде всего в тех отраслях, где зависимость от импорта составляет от 60 до 90 процентов. На заседании Правительственной комиссии по импортозамещению 16 мая 2017 года отмечалось, что всего на реализацию проектов в промышленности было направлено почти 375 миллиардов рублей и в ряде отраслей (нефтегазовое машиностроение, радиоэлектроника) это уже дает положительный эффект. Продолжаются работы по созданию российской технологии крупнотоннажного производства СПГ в нефтегазовом машиностроении; освоение производства оборудования «умных шахт» – это безлюдные очистные комплексы, оборудование для безопасности шахт, оборудование для работы в условиях Арктики [17].

2. Сжатие спроса со стороны основных потребителей транспортно-логистических услуг в силу снижения грузовой базы.

Свою роль здесь играют девальвация рубля и диверсификация экспорта и импорта, как по номенклатуре, так и по географии. Диверсификация экспорта позволит формировать новую структуру сравнительных преимуществ, ориентированную на рост добавленной стоимости, и организацию цепочек добавленной стоимости среди стран ЕАЭС.

3. Усиление конкуренции между видами транспорта.

Железнодорожный транспорт испытывает растущую конкуренцию со стороны других видов транспорта, и прежде всего, со стороны автомобильного транспорта, который отлича-

ется большей гибкостью, в том числе и в ценовой политике. Отсюда становится проблемой модернизация БАМа, осложняется ситуация с СМП – стратегическими направлениями в развитии транспортной системы АЗРФ.

4. Геополитические сдвиги и сложности при организации грузовых экспортно-импортных перевозок.

Это, прежде всего связано с нарушением нормального транспортного сообщения с Европой и появление сложностей при организации грузовых экспортно-импортных перевозок, вызванных санкциями. Это снизило транзитную привлекательность российской транспортной системы, в результате, многие грузы пошли в обход России.

В апреле 2017 года Казахстан анонсировал развитие энергетического сотрудничества с Туркменистаном в рамках «очень большого проекта – газопровода «Туркменистан – Узбекистан – Казахстан – Китай». Для дальнейшего наращивания взаимодействия было рассмотрено также совместное освоение трансграничных месторождений [18]. Это – конкурент ряду проектов, например, трубопроводу Россия – Китай «Сила Сибири».

5. Ухудшение условий деятельности логистических компаний.

Для минимизации издержек такой деятельности Российский фонд прямых инвестиций совместно с Mubadala Development Company и другими ведущими ближневосточными фондами объявили о расширении платформы для инвестиций в логистическую инфраструктуру Professional Logistics Technologies (далее – PLT) и инвестициях в новые проекты.

Логистическая платформа PLT была создана РФПИ, Mubadala и другими соинвесторами в 2016 году для инвестиций в российские логистические комплексы класса «А» и удовлетворения спроса со стороны российских и иностранных компаний на высококачественные объекты инфраструктуры.

Инвестиции осуществляются в два современных логистических комплекса, один из которых находится в Новосибирской. Они создаются для обеспечения потребности российских и иностранных компаний в построении эффективных

цепочек поставок. Это уже вторая сделка между PLT и PNK Group, которая спроектировала и построила эти комплексы. Суммарная площадь комплексов, каждый из которых расположен вблизи основных транспортных магистралей, превышает 84 тысяч квадратных метров. PNK Group является лидером в секторе логистической инфраструктуры класса «А+», создавая индустриальные парки на территории России.

По завершении транзакции PLT станет владельцем и оператором логистической инфраструктуры суммарной площадью свыше 290 тысяч квадратных метров с потенциалом расширения до 590 тысяч квадратных метров.

Инвесторы планируют нарастить портфель проектов PLT по всей стране, создав ведущего игрока на рынке логистических услуг Российской Федерации. Платформа нацелена на внедрение в России лучших мировых практик от ведущих логистических операторов и девелоперских компаний [см.: 9].

Однако построение новых логистических цепей Арктика – Урал – Сибирь – Казахстан – Китай – Индия продолжает оставаться перспективной.

6. Ценовая конкуренция, новые продукты и стратегии в ответ на экономический кризис.

По мнению Я. Лисоволика, стабилизация сырьевых цен и как следствие стабилизация национальных валют в большинстве стран Союза в зоне Евроазиатского банка развития (далее – ЕАБР) в I квартале 2017 года создают благоприятную основу для восстановления взаимного товарооборота региона ЕАБР. Достаточно отметить, что все страны ЕАБР показали рост взаимного товарооборота в I квартале текущего года, при этом примечательно, что самые высокие темпы роста товарооборота наблюдались в Казахстане (почти 41 процент г/г), а также в Российской Федерации (33,7 процентов г/г). Значительные темпы роста товарооборота со странами ЕАБР Республики Беларусь (30,2 процентов г/г) могут получить дополнительный импульс после достижения российско-белорусского соглашения относительно цен на энергоносители и поставок энергоносителей [19].

Продукции с высокой степенью капитальных затрат, созданной в АЗРФ, сложно конку-

рировать в ценовом сегменте стран-участников ЕАЭС. Есть проблемы и в поиске новых продуктов и стратегий.

В 2017 году в каждом федеральном округе России был составлен базовый каталог высокотехнологичной промышленной продукции и услуг российских предприятий для нужд Арктической зоны [см.: 20]. Подобные каталоги могли бы разработать и страны ЕАЭС. Это способствовало бы расширению ассортимента продукции, оживило конкуренцию товарам на рынке, повысило качества и повлияло на ценообразование.

Решение этих и всего комплекса проблем Арктической зоны возможно в рамках системного сотрудничества, которого в этом направлении между государствами Союза нет. Отдельные коммерческие контракты между субъектами евроазиатского рынка, разовые экспедиции, единичные разработки техники для Арктики, мероприятия в сфере культуры представляют только демонстрацию интереса к АЗРФ.

По мнению А.В. Федотовских арктическая тематика может быть объединяющим элементом ЕАЭС. Но есть ряд обстоятельств, затрудняющих подобное объединение и пути их преодоления. Среди них исследователь называет кадровый голод в АЗРФ – потребности в высококвалифицированных специалистах растут. Программы привлечения таких специалистов из ЕАЭС могут быть полезны всем сторонам.

Практическое отсутствие совместной научной деятельности, касающейся Арктики. Такое взаимодействие можно организовать на уровне национальных академий наук, научно-образовательных организаций. И этот процесс начинается.

В марте 2017 года на международном форуме «Арктика – территория диалога», который прошел в Архангельске, был представлен проект новой Государственной программы по освоению Арктической зоны.

29 мая 2017 года в Москве состоялась международная конференция «Арктика как регион сотрудничества стран-участниц ЕАЭС». Участники конференции были едины в том, что совместная работа стран-участниц ЕАЭС над реализацией проектов в АЗРФ будет способствовать укреплению взаимовыгодных экономических отношений.

В ходе конференции были рассмотрели вопросы экономического развития Арктики и Крайнего Севера как отдельного направления деятельности ЕАЭС, укрепления взаимной инвестиционной привлекательности АЗРФ в контексте развития евразийской интеграции, интересы стран ЕАЭС в Арктике и институты международного партнерства в регионе, а также основные вызовы и угрозы безопасности в Арктическом регионе.

Директор Центра евразийских исследований Ю. Кофнер в докладе отмечал, что в настоящее время ни в Договоре о ЕАЭС, ни в Стратегии экономического развития ЕАЭС, развитие Арктики и Крайнего Севера не сформулировано в отдельное направление. Привлечение ресурсов государств-членов ЕАЭС в арктические проекты имеет большое значение для формирования общего рынка углеводородов. Совместные инвестиции в разработку месторождений и транспортную логистику – залог взаимовыгодных отношений и сближения государств в рамках ЕАЭС. По прогнозам ученых, именно арктические регионы России в ближайшие 30 лет станут основным источником углеводородов для стран ЕАЭС. Здесь Россия видит союзников не только в роли потребителей, но и в качестве активных участников разработки новых месторождений.

Еще одно не менее важное направление сотрудничества стран ЕАЭС – научное. Малоисследованные районы крайнего Севера и Арктики – огромный потенциал для ученых. Уже ведутся разговоры о создании Единого Евразийского информационного Арктического центра, по примеру существующего сейчас Европейского Центра Информации об Арктике за Полярным кругом.

Российская Арктика, может стать связующим звеном для стран ЕАЭС. Территорией культурного, экономического, научного, взаимодействия, так называемым «собственным центром силы» в евразийском регионе. Создание совместных стратегических документов по вопросам освоения Крайнего Севера и АЗРФ сегодня – это шаг в сторону опережающего развития ЕАЭС [21].

Но в настоящий время наличие и последствия экономических и административных барьеров: усложненная логистика по доставке

товаров (грузов) в труднодоступные и удаленные территории, оторванные от транспортных систем; отсутствие пустых рыночных ниш, высокие финансовые и организационные риски при открытии нового направления в торговле; не всегда доступные финансовые инструменты: кредитование и лизинг, что может привести к поиску резервов в работе всего предприятия – поставщика продукции в Арктику; наличие российских товаров из того, что можно закупать в государствах ЕАЭС – не способствуют взаимодействию в рамках Союза.

Кроме того, в Казахстане и Беларуси отсутствует информирование о масштабе развития арктических проектов в России таких, как, например, «Белкомур» – кратчайший путь, связывающий промышленные районы Западной Сибири с морским портом в Архангельске. Проекты строительства Северного широтного хода, Трансполярной магистрали и хордовых веток к «континентальной железнодорожной системе» и портам на берегу Северного Ледовитого океана, «Ямал СПГ», хотя в этом году уже должна начать работу первая очередь.

Немаловажным стимулом для преодоления трудностей во взаимодействии по арктической тематике могут стать, по мнению Федотовских, систематические выездные мероприятия регионов Арктической зоны России в странах ЕАЭС и встречные движения. Всевозможные «Дни Арктики», выставки, ярмарки, презентации, программы обмена опытом и специалистами, совместные научные и образовательные симпозиумы дали бы возможность выстроить более четкие отношения в этом направлении [22].

Таким образом, геополитические вызовы и риски создали серьезные угрозы для экономик Евразийского экономического союза. Их предотвращение или нейтрализация возможно лишь при комплексном подходе к решению геополитических и геоэкономических проблем.

Одним из драйверов экономического развития ЕАЭС могло бы стать совместное комплексное освоение Арктической зоны Российской Федерации. Но этому препятствуют как внутренние, так и внешние факторы: политические, институциональные, экономические, военные.

Для их преодоления Российская Федерация

предпринимает усилия по консолидации сил и средств в рамках ЕАЭС.

В целях минимизации конкурентных издержек Россия и ЕАЭС ищут точки сопряжения своих рынков с глобальным китайским проектом «Экономический пояс Шелкового пути».

В конкурентной борьбе главная роль отводится новым управленческим технологиям, которые могут разрабатываться в виде моделей типа модели «транслогистической платформы» Комитета по логистике Торгово-промышленной палаты Российской Федерации.

### Список литературы

1. РФПИ и консорциум ведущих ближневосточных инвесторов объявляют об инвестициях в расширение логистической платформы // [сайт РФПИ] – URL: (дата обращения: 21.04 2017).
2. Артамонов В. С., Легошин А. Д., Лукин В. Н., Мусиенко Т. В. Геополитика Арктики: стратегии управления рисками безопасности. Моногр. / Под ред. В.С. Артамонова. (Серия: Российская Арктика. Вып. 3). СПб: Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России. 2017. 308 с.
3. Ивашов Л. Г. Геополитика Русской цивилизации / Отв. ред. О.А. Платонов. М.: Институт русской цивилизации. 2015. 800 с.
4. Комаров М. П., Матвеев В. В. Системная хроника развала СССР и становление новой России (1983–2014 гг.). – СПб.: «Стратегия будущего», 2017. – 423 с.
5. Макова Е. Арктика: пространство для равноправного сотрудничества стран-участниц ЕАЭС // [сайт Арктика-центр] – URL: <http://arctic-centre.com/ru/analitika/item/262-arktika-prostranstvo-dlya-ravnopravnogo-sotrudnichestva-stran-uchastnits-eaes> (дата обращения 19.04.2017).
6. Reiss B. Why Putin's Russia Is Beating the U.S. in the Race to Control the Arctic. 25.2.2017 // [сайт Newsweek.com] – URL: <http://www.newsweek.com/why-russia-beating-us-race-control-arctic-560670> (дата обращения: 26.05.2017).
7. Расширенное заседание коллегии Министерства обороны // [сайт Президента Российской Федерации] – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/53571> (дата обращения: 20.05.2017).
8. Минобороны РФ продемонстрировало базу «Арктический трилистник» на Земле Франца-Иосифа // [сайт Арктика-центр] - URL: <http://arctic-centre.com/ru/novosti/item/263-minoborony-rf-prodemonstrirovalo-bazu-arkticheskij-trilistnik-na-zemle-frantsa-iosifa-foto> (дата обращения: 22.05.2017).
9. РФПИ и консорциум ведущих ближневосточных инвесторов объявляют об инвестициях в расширение логистической платформы // [сайт РФПИ] – URL: <https://rdif.ru/Portfolio/18/> (дата обращения: 21.04 2017).
10. Государственный долг КНР составляет \$1,67 трлн. // [сайт ЕКД] – URL: <http://ekd.me/2015/07/china-foreign-debt/> (дата обращения: 29.04.2017).
11. *Da Costa P.N.* China's Total Debt Load Equals 282% of GDP, Raising Economic Risks // *The Wall Street Journal*. Feb 4, 2015.
12. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. 8 мая 2015 года // [сайт Президента Российской Федерации] – URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 26.04. 2017).
13. Чен Юнь. Некоторые страны Евразии опасаются Экономического пояса Шелкового пути // [сайт Евразия. Эксперт] – URL: <http://eurasia.expert/nekotorye-strany-evrazii-opasayutsya-epsp/> (дата обращения: 04.05.2017).
14. Уведомления Департамента защиты внутреннего рынка Евразийской экономической комиссии // [сайт ЕАЭС] – URL: <https://docs.eaeunion.org/ru-ru/Pages/AllDocuments.aspx#npbdocumentb elongstaxId=%5B%7B%22id%22%3A%225ebd80f5-ad7e-42af-85cf-> (дата обращения: 26.05. 2017).
15. Воробьев П. Внешний контур ЕАЭС: Восток // [сайт Евразия. Эксперт] – URL: <http://eurasia.expert/evraziyskaya-integratsiya-za-nedelyu-24-aprelya/> (дата обращения: 28.04.2017).
16. Дунаев О. Н., Демин В. А., Ежов Д. В., Кулакова Т. В., Нестерова Д. В. Транс-Евроазиатская логистическая платформа: практика, продукты, рынки. М.: ТТП РФ, 2016. 64 с.
17. Заседание Правительственной комиссии по импортозамещению // [сайт Правительства

РФ] – URL: <http://government.ru/news/27681/> (дата обращения: 29.05.2017).

18. Шустов А. Казахстан-Туркменистан: нефть, газ и железная дорога // [сайт Евразия. Эксперт] – URL: <http://eurasia.expert/kazakhstan-turkmenistan-neft-gaz-i-zheleznaya-doroga/> (дата обращения: 29.04.2017).

19. Лисоволик Я. Признаки восстановления взаимного товарооборота стран ЕАБР // Ежемесячный макрообзор. Май 2017. Группа главного экономиста ЕАБР. М.: ЕЭК. 2017 г. 60 с.

20. Базовый каталог высокотехнологичной промышленной продукции и услуг для нужд Арктической зоны Российской Федерации //

[сайт Государственной комиссии по вопросам развития Арктики] – URL: <https://arctic.gov.ru/8622c06d-c70b-e711-80c6-00155d006312> (дата обращения: 29.04.2017).

21. ЦЕИ предложил Северный мегапроект ЕАЭС // [сайт ЦЕИ] – URL: <http://eurasian-studies.org/archives/3778> (дата обращения: 30.05.2017).

22. Федотовских А. Арктическая тематика может быть объединяющим элементом ЕАЭС // [сайт Арктического центра] – URL: <http://arctic-centre.com/ru/novosti/itemlist/tag/%D0%95%D0%90%D0%AD%D0%A1> (дата обращения: 25.04.2017).