

Экономика

Владивосток, Ляньюньган и евразийские трансконтинентальные экономические оси

© 2015

М. Романов

В статье рассматриваются вопросы формирования евразийских скоростных трансконтинентальных транспортных коридоров между пространствами Китая, России и Европейского Союза и последующего образования вдоль них экономических зон опережающего развития. В условиях глобализации, всеобщей конкуренции и усиления геополитической напряженности в мире они составят реальный механизм стратегического объединения евразийского континентального пространства для создания условий устойчивого развития его экономики.

Ключевые слова: территории опережающего развития, экономические оси, Евразийское экономическое пространство, Транссиб, Новый шелковый путь.

Великое будущее Владивостоку и Владивостокской агломерации прочили многие известные люди, и не только россияне. Так, Фритьоф Хансен отмечал, что «важнейшим городом на Дальнем Востоке, бесспорно, является город, именуемый Владивостоком... В недалёком будущем он станет фокусом важнейших мировых событий». По выражению А.И. Герцена, «Тихий океан — это Средиземное море будущего».

Действительно, сегодня мировые и демографический, и экономический потенциалы все активнее перемещаются в Азиатско-Тихоокеанский макрорегион, в бассейн Тихого океана¹. С учетом общемировых тенденций, как и значительной геополитической напряженности в современном мире, Россия не вправе запаздывать с активизацией развития стратегически важных территорий своего тихоокеанского побережья — от этого во многом будет зависеть ее положение в мировом сообществе, ее процветание и безопасность. Поэтому предстоящие 30–40 лет могут и должны стать периодом их активного преобразования, годами опережающего развития.

Речь, прежде всего, идет о Владивостокской агломерации, как стратегически важным и наиболее крупном экономическом центре России на тихоокеанском побережье.

При решении вопросов развития Владивостока нельзя забывать, что речь идет не о рядовом городе, каких в России сотни, а о *глобальной, геополитической, по-сути, проблеме*. Глобальность определяется той его ролью, какую Владивосток должен будет выполнять в ближайшей перспективе, в условиях все более активного смещения мирового демографического, экономического, военного потенциалов в бассейн Тихого океана при весьма динамичном развитии соседних стран.

Романов Матвей Тихонович, доктор географических наук, главный научный сотрудник Тихоокеанского института географии Дальневосточного отделения РАН.
Тел.: 8(423) 237–59–28. E-mail: romanov@tig.dvo.ru.

Учитывая уникальное экономико-географическое положение Владивостока и в целом Владивостокской агломерации и вытекающие во многом из этого функции (общенациональные, макрорегиональные, региональные, локальные), идея его развития на данном этапе как крупного центра международного сотрудничества представляется абсолютно правильной.

Изначально (в 1860-е гг.) Владивосток создавался для выполнения общенациональных функций, что отражено даже в его названии. России было важно в XIX веке, в период его основания на берегах Тихого океана, важно и сейчас, чтобы Владивосток достойно представлял ее в Азиатско-Тихоокеанском регионе мира — в производственно-экономической, в военно-политической, научно-технической, культурной и др. сферах. Сегодня одной из важнейших национальных функций Владивостока, как отмечается в ряде публикаций и программ развития² — это превращение его в реальный полномасштабный центр международного сотрудничества. Такая общенациональная функция Владивостока полностью коррелируется и с дальневосточными, и с краевыми интересами.

В ближайшем будущем его общенациональные функции, как нам представляется, будут становиться значительно масштабнее и ответственнее — это функции восточной опорной базы первого евразийского трансконтинентального транспортного коридора и одновременно, — восточного основания экономической и геополитической оси, что, естественно, включает в себя и функции центра международного сотрудничества России в АТР. Такая функция, естественно, возникла не сегодня, но в условиях глобализации и усиления всеобщей конкуренции, обострения геополитических отношений, она многократно усиливается, возрастает.

Новый этап активизации политической и экономической жизни во Владивостоке и на Дальнем Востоке в целом хронологически не может не увязываться с подготовкой и проведением здесь Саммита АТЭС в 2012 г., с активизацией участия России в деятельности этого авторитетного международного органа, с началом реализации Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 г., включая крупномасштабные нефтегазовые проекты, строительство или модернизацию судостроительных предприятий, реализацию новых стратегий развития Приморского края и Владивостока. К этому фактически относится и поручение Правительства РФ Минвостокразвитию определить зоны опережающего социально-экономического развития на Дальнем Востоке³

Все вместе это означает, что Россия начинает предпринимать усилия по включению своих восточных регионов в общемировой процесс смещения экономического, демографического потенциалов к берегам Тихого океана. Важным механизмом активизации развития стратегически важных территорий российского тихоокеанского побережья в нынешних условиях может стать формирование здесь территорий опережающего развития, и приоритетной из них, несомненно, должна стать Владивостокская агломерация.

В связи с этим задача развития Владивостока на долгосрочную перспективу может быть сформулирована как концепция его преобразования в крупнейший производственно-экономический, научно-технический и образовательный, культурный центр России на Тихоокеанском побережье и, одновременно — в важный интеграционный узел в АТР с высокими качествами среды жизнедеятельности населения. Правильным представляется формирование здесь узловых элементов различных интеграционных структур: транспортно-логистических, прежде всего портово-железнодорожных, информационных технологий, международных банковских структур и пр.

Глобальность и многогранность проблемы развития Владивостокской агломерации в ближайшей перспективе становятся понятнее при ее сопоставлении с китайским функциональным аналогом — городским округом Ляньюньган. В последний период он часто упоминается как «восточный плацдарм» или «восточный форт» формирующегося

евразийского трансконтинентального «Экономического пояса» вдоль «Нового шелкового пути» между динамично развивающимся Китаем и Европой.

«Новый шелковый путь» рассматривается как второй (после Транссиба), евразийский сухопутный мост. По оценкам китайских специалистов, он может стать самым потенциально значимым на Земле.

Он пролегает от китайского «узлового» порта Ляньюньган в восточном Китае через центральный и северо-западный Китай до Казахстана и далее через Россию веерообразно выходит на Европейский союз (рис. 1). Протяженность пути от Ляньюньгана до голландского Роттердама составляет 10900 км и, по оценкам Китая, он сформирует экономическую зону, реализующую до 23 процентов мирового экспорта, охватывающую более 30 стран Евразии с масштабным рынком, огромным потенциалом и с населением около 3 млрд человек⁴.

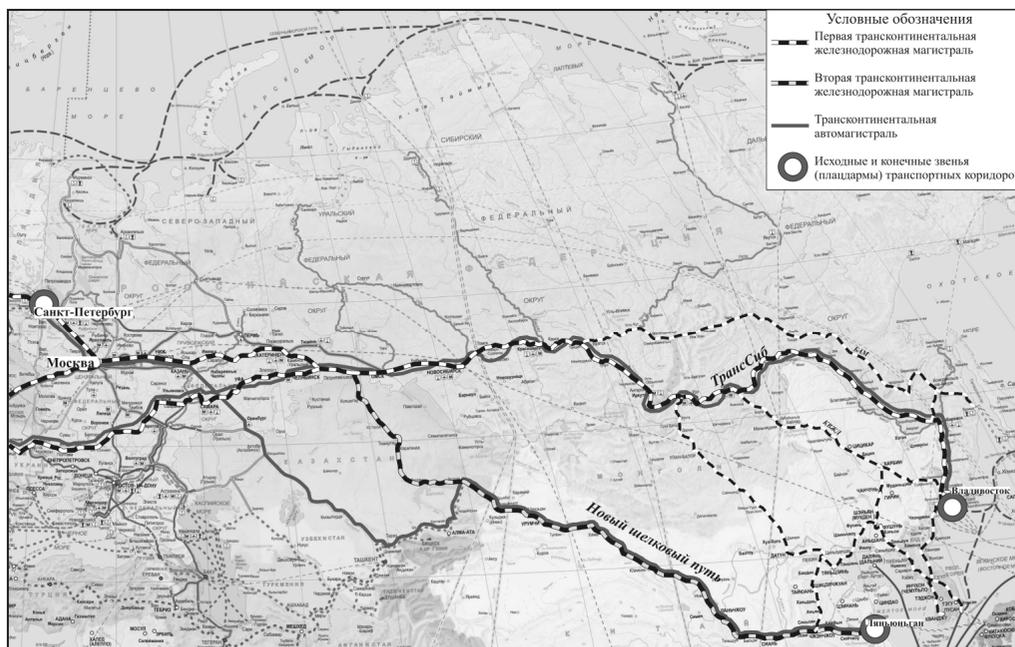


Рис. 1. Евразийские трансконтинентальные транспортные коридоры

Параллельно скоростной железнодорожной магистрали пройдет автодорожная, протяженностью около 8,5 тыс. км — от Ляньюньгана до Санкт-Петербурга (в т.ч. по России — 2233 км, Казахстану — 2787, Китаю — 3425 км)⁵. По территории России автомагистраль пройдет через Московскую, Нижегородскую области, Татарстан и Оренбургскую область. Завершить строительства планируется в 2018 году. Китайская часть автотранспортного коридора уже построена, активно ведутся строительные работы и в Казахстане.

Динамично развивающемуся Китаю с его огромными товарными потоками в Европу (товарооборот в 2013 г. — 430 млрд \$) давно уже нужен был наиболее короткий и скоростной трансконтинентальный транспортный коридор. Одновременно — это наиболее эффективный вариант включения центральных и северо-западных провинций Китая в зону опережающего развития. По китайскому Новому шелковому пути поставки товаров станут быстрее и проще. Одновременно — это наиболее эффективный вариант включения центральных и северо-западных провинций Китая в зону опережающего развития. В целом — это реальный глобальный проект (а не демонстрация намерений) по созданию зоны свободной торговли на евразийском пространстве в рамках ШОС.

Как отмечает ЖаоХуашен, директор Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета (Шанхай), «...новый проект не замыкается на Центральную Азию, а реализуется на более масштабном уровне с охватом Южной и Восточной Азии и Евразии. В плане региональной кооперации он выходит за рамки Шанхайской организации сотрудничества, хотя для Китая ШОС остается базовой платформой для сотрудничества в регионе»⁶.

Китай сегодня активно форсирует реализацию концепции экономического пояса Шелкового пути. В КНР идея нового экономического коридора вдоль Шелкового пути трактуется в качестве новой концепции нового китайского руководства. Однако, фактически Китай в этом направлении работает уже давно и масштабно. Активно подключился к реализации этого проекта и Казахстан, на который приходится почти 1/3 его протяженности.

В условиях глобализации появляется новое восприятие времени и пространства, поэтому можно ожидать, что создание экономического пояса «Новый шелковый путь» обеспечит выигрыш всем участвующим в этом проекте сторонам, в т.ч. и России. Завершение его строительства будет продвигать стабильное и здоровое развитие экономики на евразийском пространстве, приведет к значительной реконфигурации евразийской и мировой геоэкономических карт. Однако, большего выигрыша от этого глобального проекта следует ожидать в оздоровлении геополитической ситуации на евразийском пространстве, что особенно важно в нынешних напряженных геополитических условиях в мире.

Евразийский континент, или «хартленд» (по Х.Д. Маккиндеру⁷), где проживает большинство мирового населения и который всегда был и будет центральной ареной геополитики, в результате реализации концепции экономического пояса «Новый шелковый путь» будет связан воедино сетью скоростных и высокоскоростных железных и автомобильных дорог, трубопроводов. Такой инфраструктурный каркас географического пространства «хартленда» способен коренным образом изменить геополитический расклад в мире, формируя принципиально важные геополитические оси.

Пришедшие сегодня на железнодорожный транспорт высокие технологии, обеспечивающие массовость перевозимых грузов и, одновременно, кардинальное сокращение времени их доставки в пределах Евразии, делают его в условиях глобализации значительно более конкурентоспособным и безопасным в сравнении с морским.

У Транссибирского транспортного коридора весь предыдущий период была значительная возможность успешно выполнять подобные функции в связях российского и зарубежного (Япония, Республика Корея, КНДР, северо-восточные провинции Китая) Дальнего Востока с Европой, в опережающем развитии экономической оси вдоль него, однако по многим причинам — объективным и субъективным, он пока не может обеспечить это. Более того, сегодня можно даже отметить некоторое ослабление функций и восточного плацдарма, и транспортного коридора, и экономической оси.

В то же время необходимость устойчивого и масштабного функционирования первого трансконтинентального транспортного коридора — Транссибирского, — не исчезает, она сегодня лишь усиливается — уже в силу собственных потребностей России в опережающем развитии стратегически важных территорий Дальнего Востока и Сибири. Кроме того, весь товаропоток зарубежных грузообразующих стран и регионов не может быть направлен по одному транспортному коридору, в данном случае, — Новому шелковому пути, из-за различного их географического положения, сохраняющихся геополитических проблем и перманентно меняющихся геополитических отношений между ними.

Поэтому необходима ускоренная модернизация Транссибирской железнодорожной магистрали, преобразование ее в скоростную, как это и предусматривается Транспортной программой РФ, и опережающее развитие экономической оси вдоль нее, первоначально — как совокупности локальных зон опережающего развития. Царское правительство, при его весьма скромных технических, финансовых и людских ресурсах и

крайне слабой освоенности территорий и пр., смогло построить первую трансконтинентальную железнодорожную магистраль, реальным будет и ее преобразование сегодня, при современных технических возможностях, в скоростную и электрифицированную.

Формирование скоростных транспортных коридоров и геополитических, экономических осей вдоль Транссиба и Нового шелкового пути, по сути, — есть стратегическое объединение евразийского континентального пространства, как реального механизма противостояния мэхэновской стратегии «Петля анаконды»⁸. Китай в этом случае занимает господствующее положение в южном осевом регионе евразийского континента — хартленда, — в соответствии с реальной геополитической ситуацией в мире сегодня, Россия — в северном.

Наряду с успешным решением геополитических задач на евразийском континенте, реализация глобального проекта «Новый шелковый путь» позволит участвующим в нем странам столь же успешно и масштабно решать и задачи экономические. Более того, это позволит им на многие годы (как минимум, на период его реализации) забыть о глобальных экономических кризисах. Подтверждением тому может явиться, например, опыт ускоренного развития Германии и Японии в 1930-е, предвоенные годы, когда экономика этих стран преимущественно работала на внутренний рынок и обеспечивала 12–14-процентные темпы роста. Еще более высокие темпы развития обеспечивал СССР в период Индустриализации (1928–1940 гг.), когда за 12 лет было построено более 9 тыс. крупных промышленных предприятий, а основные производственные фонды в промышленности были увеличены в 7 раз⁹.

В рамках решения глобальной геополитической задачи — формирования трансконтинентальной экономической оси «Новый шелковый путь» — в Китае, в городском округе Ляньюньган, успешно ведется развитие ее исходного звена, или — «восточного плацдарма». Здесь активно и масштабно, как теперь это обычно делается в Китае, ведется строительство узлового глубоководного порта Сюйвэй. Планируется, что порт Сюйвэй будет принимать суда водоизмещением 300 тыс. тонн, и его грузооборот уже в течение семи лет достигнет 200 млн тонн¹⁰.

Строящийся вокруг порта мощный транспортно-логистический комплекс займет площадь 75 км². Здесь предполагается создать парк современной портовой логистики и специальных логистических станций, в т.ч. для центральноазиатских республик, центр интермодального транспорта и центр многофункционального складирования (ж/д линий, контейнерных и стандартных складов). Здесь же появятся производственные зоны (совместные базы производства оборудования и обработки цветных металлов, центры тестирования цветных металлов). Будут созданы сортировочные станции, комплексный бизнес-район, зоны свободной торговли, выставочный центр продукции стран и пр.

В порту Сюйвэй к настоящему времени уже готовы четыре причала. В самом городе также ведется бурная стройка, практически завершена инфраструктура города, проложены дороги, построены административные, офисные здания, бизнес-центры, отели, возводятся жилые районы. Всего на строительство нового портового района заложено около 8 млрд юаней¹¹.

Россия имеет свой огромный опыт (и неоспоримый приоритет!) в создании (и, особенно, — научном обосновании) огромной протяженности транспортных коммуникаций, линейно-узловых хозяйственных структур, экономических поясов или зон (например, зоны Транссиба, зоны БАМа и др.). В то же время нам пока не удастся обеспечить таким масштабным структурам высокий экономический эффект, соответствующие экономические масштабы, как это делает Китай в последнее время. Не достигнуты здесь пока и необходимые масштабы в организации исходного звена Транссибирского экономического пояса, или российского «восточного плацдарма» — Владивостока и Владивостокской агломерации.

Владивосток с трех сторон окружен морем, но полноценно пользоваться «морским» фактором развития он пока не может — Владивостокский порт, например, все еще остается маломощным. А в соседнем Китае насчитывается много портов-«100-миллионников», причем функциональный аналог Владивостока, Ляньюньган (т.е., строящийся порт Сюйвэй) планирует достичь в течение семи лет 200-миллионного (за год!) грузооборота.

На наш взгляд, в развитии Владивостока и Владивостокской агломерации целесообразно учесть опыт ускоренно развиваемого городского округа Ляньюньган, часто упоминаемого в последний период как «восточный плацдарм» экономического пояса Новый шелковый путь. Необходимо прежде всего учесть опыт в развитии портово-железнодорожного комплекса, в организации транспортно-логистических систем, транспортных потоков. Целесообразность учета китайского опыта в формировании «восточного плацдарма» с крупным портово-железнодорожным комплексом и, в «связке с ним», скоростного Транссибирского транспортного коридора и экономического пояса, на наш взгляд, несомненна.

В создании реального центра международного сотрудничества во Владивостоке, как ключевом звене Транссибирского экономического пояса, необходимо вкладывать такие же усилия и средства, какие вкладывает сегодня КНР в строительство Ляньюньгана.

В целях успешной реализации проекта восточного плацдарма во Владивостоке необходимо, прежде всего, определить его формирование как одно из немногочисленных прорывных направлений в социально-экономическом развитии Дальнего Востока и Байкальского региона, наряду, например, с созданием и обслуживанием космодрома в Свободном. В свете новых подходов руководства страны к развитию экономики Сибири и Дальнего Востока (имея в виду Послание Президента В.В. Путина Федеральному Собранию в 2013 г.) таким «прорывным направлением» здесь, в пределах всей Владивостокской агломерации, может стать создание зоны опережающего экономического развития со статусом многофункционального Центра международного сотрудничества и развития.

Идея развития Владивостока как центра международного сотрудничества, транспорта и логистики, развития информационных технологий, коммуникаций и связи, заслуживает всяческой поддержки. Однако, одно дело — объявить о намерениях преобразовать город в Центр международного сотрудничества, другое — реально этого достичь.

Мировая практика свидетельствует, что реальными центрами международного сотрудничества становятся:

- крупные многофункциональные экономические центры с уникально выгодным экономико-географическим положением и широкими транспортными (прежде всего портово-железнодорожными) возможностями;

- крупные экономические центры, осуществляющие масштабные внешнеэкономические связи (и эта их функция является основной) и достигшие в их осуществлении международного признания;

- крупные, полифункциональные, как правило, транспортные узлы (морские, железнодорожные, авиационные, автомобильные) с крупными глубоководными портами и развитыми логистическими структурами;

- центры со значительным культурно-историческим наследием, социально-инфраструктурным, туристско-рекреационным потенциалами и благоприятными природно-климатическими условиями.

Учитывая международный опыт (прежде всего опыт Китая), во Владивостоке усилия и средства необходимо направить, прежде всего, на строительство крупного — узлового — порта, сопоставимого с портом Сюйвэй, с тем, чтобы он мог стать реальным исходным звеном, или «восточным плацдармом» Транссибирского экономического пояса. В этих целях необходимо создать адекватные портовые мощности, в т.ч. в Амурском и Усурийском заливах путем проведения дноуглубительных работ в их кутовых частях, как это было сделано в бухте Козьмино вблизи Находки, в Усть-Луге под Санкт-Петербургом, в Тяньцзиньском порту или как это делается сейчас в порту Сюйвэй. Мощности

Владивостокского узлового порта должны быть такими, чтобы он мог перерабатывать возрастающий объем контейнерных, в т.ч. и международных товарных потоков (с Японией, Республикой Корея, КНДР и, возможно, с Северо-Восточными провинциями Китая), транспортируемых по Транссибу в обоих направлениях.

В дальнейшем формировании и развитии хозяйственной структуры Владивостокской агломерации, как территории опережающего развития, значительную роль должна играть промышленность. В хозяйственной основе любого крупного города, претендующего на лидерские позиции в регионе, должно лежать серьезное промышленное производство, крупномасштабные виды производственной деятельности. Это подтверждается опытом передовых, экономически и технологически развитых стран, это подтверждается и опытом функционального аналога Владивостока — китайского городского округа Ляньюньган. Здесь, несмотря на активное развитие транспортно-логистического комплекса, в качестве основного вида деятельности остается промышленность, а выпуск продукции на основе новейших высоких технологий возрастает ежегодно примерно на 20%. В настоящий момент в городе Ляньюньган имеются 63 крупных и средних промышленных предприятия, среди которых особо выделяются 6 гигантов. Они относятся к различным отраслям национальной экономики: химической, пищевой, текстильной промышленности, машиностроению, изготовлению строительных материалов, производству медикаментов и т.д.

Во Владивостоке и агломерации развитие промышленности также должно получить значительное развитие — на основе модернизации и широкого использования инновационных технологий и производства товаров с высокой добавленной стоимостью. Это и традиционные здесь виды экономической деятельности (судостроение и судоремонт, рыбодобыча и рыбопереработка, приборостроение), и новые — автомобилестроение, переработка нефтегазового сырья, производства подводной робототехники, фармакологии и др.

Исходя из такого подхода к долгосрочному развитию Владивостока и масштабы стоящих перед ним задач, принципиально важными особенностями новой концепции развития Владивостока и Владивостокской агломерации должны стать:

— Кардинальное решение территориальных проблем Владивостока для дальнейшего его развития — за счет включения в его состав г. Артема и левобережья Надеждинского района. Такое принципиальное решение территориальных проблем Владивостока позволит устранить основной лимитирующий фактор, обеспечить быстрый его переход на новый качественно-количественный уровень и формировать в дальнейшем в новых границах «город-миллионник».

— Создание во Владивостоке крупного глубоководного порта как важнейшего условия его преобразования в реальный центр международного сотрудничества, в «восточный плацдарм» первой евразийской трансконтинентальной экономической оси.

— Учитывая особенности территории и рельефа, историю хозяйственного освоения, Владивосток в перспективе необходимо формировать двухзвенным: старая часть города (или южное звено) постепенно, планомерно должно быть преобразовано в современный деловой центр с развитыми портово-транспортными, административно-управленческими, торговыми, банковско-кредитными, представительскими функциями и т.п.; северное звено необходимо изначально формировать как «новый город» высоких технологий с технопарком, в т.ч. современным автозаводом, и крупным транспортным узлом (железнодорожным, авиационным, автодорожным, а также морским).

— В качестве приоритетных в хозяйственной структуре города должны быть определены наиболее эффективные в рыночных условиях виды деятельности, обеспечивающие его широкое участие в жизни АТР — портово-железнодорожные и логистические. Учитывая географическое положение города и уровень эффективности, в числе приоритетных отраслей здесь должен быть и въездной, как и внутренний туризм.

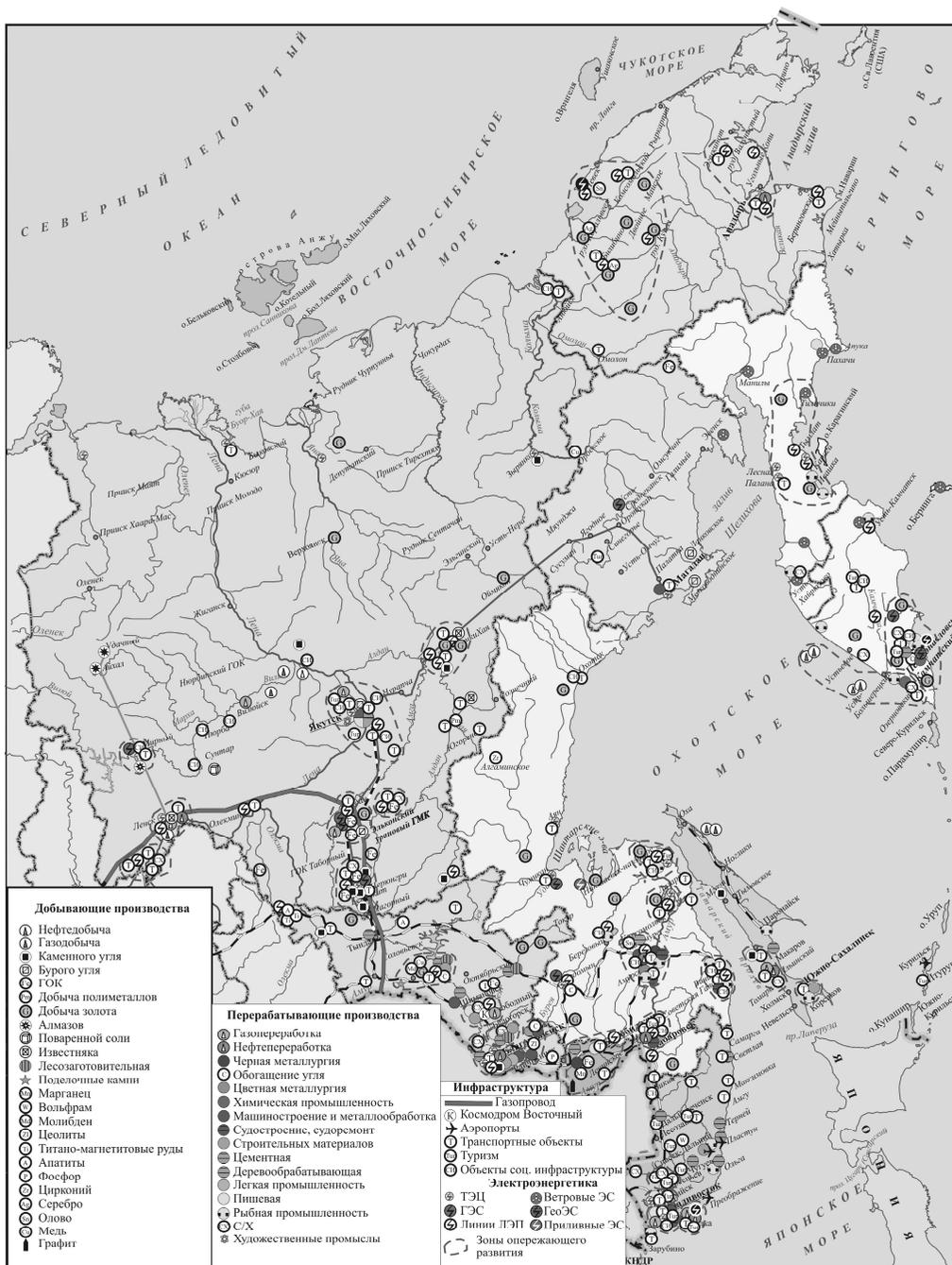


Рис. 2. Основные инвестиционные проекты ДФР

- Дальнейшее активное развитие и модернизация различных морехозяйственных структур (портового хозяйства, судостроения и судоремонта, строительства морских платформ, переработки морских биоресурсов и др.) должно осуществляться в других населенных пунктах Владивостокской агломерации (в Большом Камне, Зарубино, Посъете).

- Инфраструктура (социальная, производственная), учитывая ориентированность города на активные внешние связи, должна формироваться по нормативам, сопоставимым со сложившимися на настоящий момент реальными “полюсами роста” на тихоокеанском побережье или как в столичных городах России — Москве и Санкт-Петербурге. В этих целях Владивостоку должен быть определен *статус города федерального подчинения*¹².

- Наконец, развитие Владивостока и агломерации необходимо рассматривать «в связке» с преобразованием Транссиба в скоростной транспортный коридор, а вдоль него — экономической оси и сети крупных экономических центров, как локальных зон опережающего развития (рис. 2).

Учитывая опыт Китая по строительству скоростного евразийского транспортно-коридора и его намерения по формированию экономического пояса вдоль него, а также значительную геополитическую напряженность сегодня в мире, Россия не вправе запаздывать с активизацией развития зоны Транссибирской магистрали.

Итак, предстоящие 30–40 лет могут и должны стать годами активной модернизации Транссибирской железнодорожной магистрали, преобразования ее в скоростной евразийский транспортный коридор, годами опережающего развития экономического пояса (оси) вдоль него, крупных локальных зон (экономических центров) опережающего развития. От этого во многом будет зависеть положение России в мировом сообществе стран, ее процветание и безопасность.

1. Весьма показательными индикаторами сдвига глобального баланса сил с трансатлантического пространства в евразийско-тихоокеанское, несомненно, являются достигшие впечатляющего значения ВВП Китая. (12,3 трлн \$ по ППС в 2013 г. — по оценке Всемирного банка) и быстро растущие показатели товарооборота (430 млрд евро в 2013 г.) между Китаем и Европейским союзом — экономическими полюсами евразийского пространства; товарооборот между Россией и ЕС, по данным за 2013 г., столь же значителен — 410 млрд \$, хотя между Россией и Китаем эти показатели пока значительно ниже.
2. См. труды Бакланова, Шинковского, Авдеева, Абрамова, Терского, Ларина за 2007—2013 гг.)
3. См.: <http://gia.ru/economy/20140112/988774614.html#ixzz2wHBF5HZx>.
4. См.: Агентство Синьхуа. 26 12 2013.
5. «Новый шелковый путь»; www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/novyiy-shelkovyy-puti.htm
6. См.: <http://russiancouncil.ru>.
7. Хэлфорд Джон Маккиндер (1861–1947) — британский ученый и политический деятель. Изложил геополитическую концепцию, согласно которой определяющим моментом в судьбе народов и государств является их географическое положение, значение которого по мере исторического развития усиливается. Суть его основной идеи: роль осевого региона мировой политики и истории играет огромное внутреннее пространство Евразии и контроль над этим пространством может явиться основой для мирового господства, поэтому нельзя допускать сближения осевых государств — России, Китая, Германии (Тихонравов, 2000).
8. Альфред Тайер Мэхэн (1840–1914) — американский историк, адмирал, который строил свою геополитическую теорию исключительно из «морской силы» и ее интересов, обосновывал мысль о необходимости превращения США в могущественную военно-морскую державу. По Мэхэну, евразийские державы — Россию, Китай, Германию, — следует удушать в «Петле анаконды», сдавливая континентальную массу за счет выведения из-под ее контроля береговых зон и перекрывая по возможности их выходы к морским пространствам.
9. См.: Народное хозяйство, 1987, с. 33.
10. См.: Новый шелковый путь, новая идея, новое процветание. // Агентство Синьхуа. 26 12 2013
11. Там же.
12. Список городов федерального подчинения в России — Москва как столица РФ, Санкт-Петербург — форпост и полюс экономического развития на Балтике, Севастополь — на Черном море, в нынешних геополитических условиях следовало бы дополнить Владивостоком — форпостом и полюсом экономического развития на Тихом океане.