

УДК 338.47:656.2

DOI: 10.17150/2587-7445.2019.4(1).53-63

## Риски интеграции Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей в международные транспортные коридоры Евразии



### Д.А. Динец

Иркутский государственный  
университет путей сообщения,

Иркутск, Россия

Дата поступления:

23.12.2019

Дата принятия к печати:

24.03.2020

Дата онлайн-размещения:

31.03.2020

**Аннотация.** Статья посвящена описанию тенденций интеграции транспортных артерий Евразии с позиции оценки рисков участников. Показано, что формат транспортной интеграции, свойственной трансрегиональным альянсам, провоцирует синергию в рисках на уровне бизнес-профилей объединяющихся стран, а не только в сфере транспортного сообщения. Кроме того, несогласованность в структуре перевозимых в различных направлениях Евразии грузов означают дополнительную финансовую нагрузку для обеспечения инфраструктуры и подвижного состава железных дорог для ответа на вызовы интеграции. Перечисленные проблемы приводят к невозможности достижения окупаемости транспортных инвестиционных проектов как на уровне отдельной страны, так и группы стран. Таким образом, финансово-экономические риски интеграционных проектов на транспорте с учетом структуры энергетических балансов стран, объединяющих транспортные артерии, предъявляют более высокие требования к отдаче на вложенный капитал, а, следовательно, через фондовый механизм транслируются во все смежные отрасли промышленности на континенте. Игнорирование рисков интеграции при обосновании проектов международных транспортных коридоров приводит к завышенным ожиданиям относительно социально-экономических и геополитических последствий международных торговых соглашений, сдерживает объемы внешнеэкономической деятельности стран, приводит к изоляционистским тенденциям на уровне хозяйствующих единиц. В качестве меры, направленной на получение эффекта масштаба, достаточного, чтобы скомпенсировать бизнес-риски транспортной интеграции, предлагается организация транспортного сообщения на континенте по принципу «Управления единым коридором» с вовлечением различных видов транспорта с использованием транспортно-логистических хабов. Такой принцип международного сотрудничества на транспорте особо выгоден для российско-китайских отношений, поскольку Россия является провайдером транспортных услуг, а Китай — местом зарождения большей части грузов, транспортируемых через международные транспортные коридоры.

**Ключевые слова.** Международный транспортный коридор, риск, организация и управление капиталом, международная торговля.

## 西伯利亚大铁路和贝加尔-阿穆尔大铁路融入欧亚大陆国际运输走廊的风险

**Dinets D.A.**

伊尔库茨克国立交通大学,  
俄罗斯伊尔库茨克市

结稿日期: 2019年12月23日  
出版日期: 2020年3月24日  
网上出版日期: 2020年3月31日

**摘要。** 文章描述了欧亚大陆运输轨道整合的主要趋势。该文章事实证明, 地区间同盟具有的运输一体化对交通与各国的商业状况导致了更大的风险。此外, 物流流的结构在欧亚不同方向上是不同的, 因此这个问题对基础设施和机车车辆投资也造成额外金融负担。这些事都导致在单个国家或任何国家联盟进行投资项目无法抵补开销的问题。因此, 各个国家进行运输一体化项目具有的财经风险使对投资的要求更硬性, 这件事也影响这些国家的协作工业部门。忽略一体化的风险导致对于国际贸易协定的社会经济与地缘政治影响的奢念, 并放慢各个国家对外经济活动的发展, 也导致业务部门层面的孤立主义倾向。为了赔偿运输一体化的经济风险我们建议根据“管理一致运输走廊”原理就组织欧亚大陆上运输, 并运用各种交通方式和交通枢纽。因为俄罗斯是世界上最大的运输服务商之一, 而中国是通过国际运输走廊运输的大多数货物的发源地, 这种国际物流合作方式对俄罗斯和中国有利。

**关键词。** 国际运输走廊, 风险, 组织和资金管理, 国际贸易。

## Risks of Integration of Trans-Siberian and Baikal-Amur Railways with International Transport Corridors of Eurasia

**Dinets D.A.**

Irkutsk State Transport  
University,  
Irkutsk, Russian Federation

Received: December 23 2019  
Accepted: March 24 2020  
Available online: March 31 2020

**Abstract.** The article is devoted to describing the main trends of Eurasian transport corridors integration in terms of assessment of the participants' risks. It shows that the format of the transport integration peculiar to the trans-regional alliances initiates risk synergy at the level of business profiles of the amalgamating countries, but not only in the sphere of the transport communication. Besides, the inconformity in the structure of the freights, carried in various directions in Eurasia, means additional financial burden to support the infrastructure and the rolling stock to meet the integration challenges. All these problems lead to impossibility of payback of the transport investment projects both at the level of a single country and any union of countries. Thus, the financial and economic risks of integration projects in transport, with respect to the structure of the energy balances of the countries uniting the transport corridors, request higher demands for the return of capital employed, and, consequently, they are translated into all related industrial sectors on the continent. Ignoring the integration risks in substantiating the projects of international transport corridors leads to increased expectations in regard to socio-economic and geopolitical consequences for international trade agreements, holds back on the volumes of foreign economic activity of the countries, leads to isolationist tendencies at the level of economic entities. As a measure directed to obtaining an effect of the scale sufficient to

compensate the business risks of the transport integration, the article offers to organize the transport communication on the continent on the principle of “Management of United Corridor”, involving various types of transport, using the transport logistic hubs. This kind of principle of international cooperation in the transport is particular profitable for the Russo-Chinese relationships, with Russia being a provider of the transport services, and China being the place of origin of the major part of freights transported through international transport corridors.

**Key words.** International transport corridor, risk, organization and management of capital, international trade.

Интеграционные транспортные проекты в чистом виде сегодня становятся архаизмом, поскольку глобальный мир с постоянно укрепляющимися трансрегиональными связями оперирует понятием «Экономический коридор», в котором международные транспортные коридоры становятся одним из системообразующих элементов. Действительно, интеграция бизнесов и логистики на путях классических и новых транспортных артерий

Евразии становится основной бизнес-моделью в процессе поисков эффективного взаимодействия в глобальном мире.

Однако этот процесс необратимо связан с усложнением рисков транспортной интеграции и переходом их из привычных сфер в более новые форматы, а, следовательно, и повышенными требованиями к организации системы риск-менеджмента.

Таблица 1

Транспортные коридоры ОСЖД<sup>1</sup>

Транспортный коридор	Страны	Протяженность, км
1.	Польша, Латвия, Литва, Эстония, Белоруссия, Россия, Казахстан, Узбекистан, Китай, Монголия, КНДР	24 789
2	Россия, Казахстан, Китай, Вьетнам	12 907
3	Польша, Украина, Россия	2 227
4	Чехия, Словакия, Венгрия, Польша, Украина	2 687
5	Венгрия, Словакия, Украина, Россия, Казахстан, Грузия, Азербайджан, Молдова, Китай, Кыргызстан	21 939
6	Чехия, Словакия, Венгрия, Румыния, Сербия, Болгария, Греция, Турция, Иран, Туркменистан	4 145
7	Польша, Украина	1 551
8	Украина, Россия, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан	4 848
9	Литва, Белоруссия, Россия	863
10	Украина, Болгария, Румыния, Грузия, Азербайджан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан, Казахстан, Таджикистан	9 156
11	Россия, Азербайджан, Иран	6 226
12	Молдова, Румыния, Болгария	1 301
13	Россия, Эстония, Латвия, Литва, Польша	1 360

<sup>1</sup> Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД). URL: <http://osjd.org>

Рис. 1. Густота перевозок по транспортным коридорам ОСЖД<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Отчеты ОСЖД // Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД). URL: [http://osjd.org/statico/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5020](http://osjd.org/statico/public/ru?STRUCTURE_ID=5020).

Итак, если транспортный коридор становится элементом бизнес-модели экономической интеграции, то стандартные транспортные риски видоизменяются в риски бизнес-профиля, а с учетом множества участников объединений срабатывает мультипликативный эффект: риски бизнес-профилей различных участников проекта могут быть «перемножены» друг на друга и тем самым сформировать синергию не только в возможности получения дополнительных выгод, но и в уровне возможных потерь [1]. Транспортные риски, традиционно связанные с доступностью и качеством транспортной инфраструктуры и подвижного состава при этом никуда не исчезают. Для иллюстрации транспортных рисков в международных коридорах приведем статистику по коридорам ОСЖД (Организации сотрудничества железных дорог):

Можно выявить противоречие между планами роста погрузки и данными о напряженности уже существующих маршрутов МТК, проходящих через территорию России. Что касается перспективных транспортных коридоров, то требования, предъявляемые основными грузоотправителями, предполагают принципиально иной подход к качеству инфраструктурного обеспечения в части скоростей доставки и уровня сервисного обслуживания [2].

Если же вспомнить о структуре перевозимых грузов, то следует сказать, что изменения в структуре энергобалансов ключевых импортеров энергетических ресурсов под влиянием трансрегиональных процессов предъявляет новые требования к обеспечению транспортных мощностей

глобального энергокомплекса [3]. С этой точки зрения транспортный коридор приобретает черты инфраструктурного пояса, без которого, в свою очередь, невозможно становление экономических поясов как движущей силы трансрегионального могущества [4]. Транспортным проектам свойственны те же экономические и геополитические риски, что и энергетическим, однако процесс усугубляется тем, что транспортный проект затрагивает большее количество стран в силу невозможности устранения географического фактора. В результате формирование экономического пояса может стать единственным способом примирения принципиально различных геополитических интересов, поскольку экономический расчет зачастую может оказаться более весомым аргументом в принятии того или иного решения на международном уровне [5]. В силу указанных обстоятельств во главу угла при обосновании маршрутов международных транспортных коридоров встает оценка экономической целесообразности для всех стран-участниц [6]. Однако с учетом уровня изношенности, пропускной и провозной способности инфраструктуры, а также географической протяженности евразийского континента обеспечение даже простого воспроизводства капиталов, инвестированных международным сообществом в строительство и обслуживание международных транспортных коридоров, становится практически нерешаемой задачей [7]. Ситуация усугубляется тем, что впервые в современной истории темпы роста международной торговли сдали позиции по отношению к темпам роста мирового ВВП.

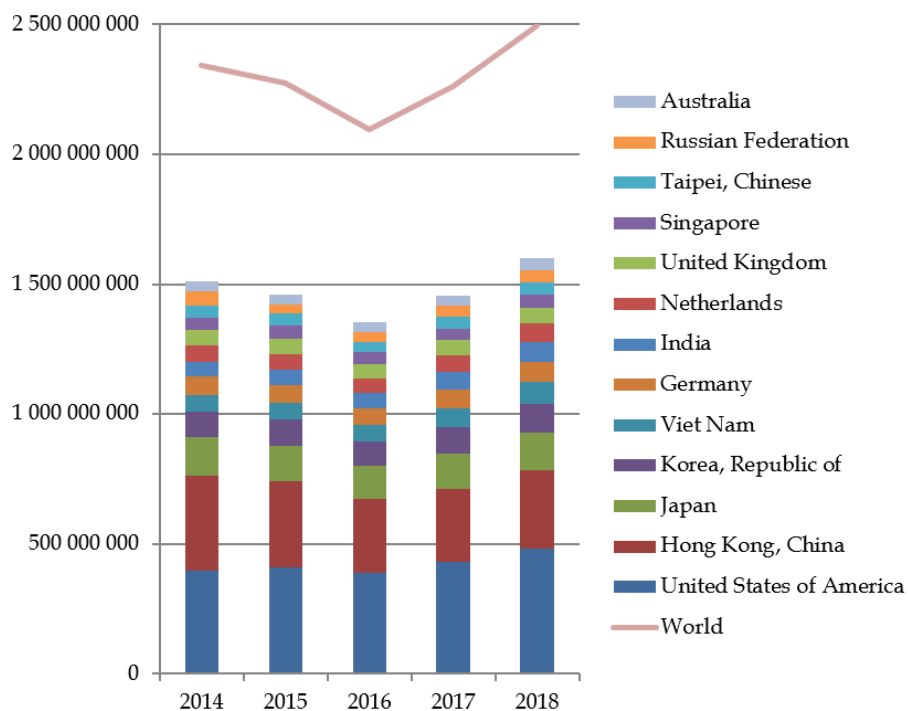


Рис. 2. Структура экспорта Китая, тыс. долл.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> International trade in goods - Imports 2001-2018 // International Trade Centre. URL: <http://intracen.org/itc/market-info-tools/statistics-import-country-product/>.

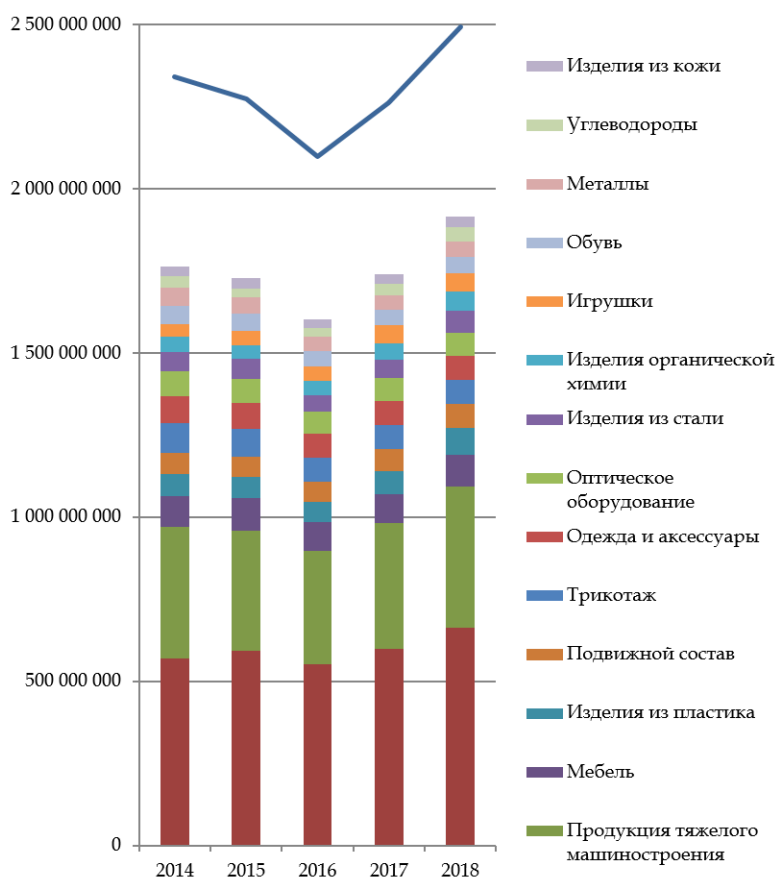


Рис. 3. Продуктовая структура экспорта Китая, тыс. долл.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> International trade in goods - Imports 2001-2018 // International Trade Centre. URL: <http://intracen.org/itc/market-info-tools/statistics-import-country-product/>.

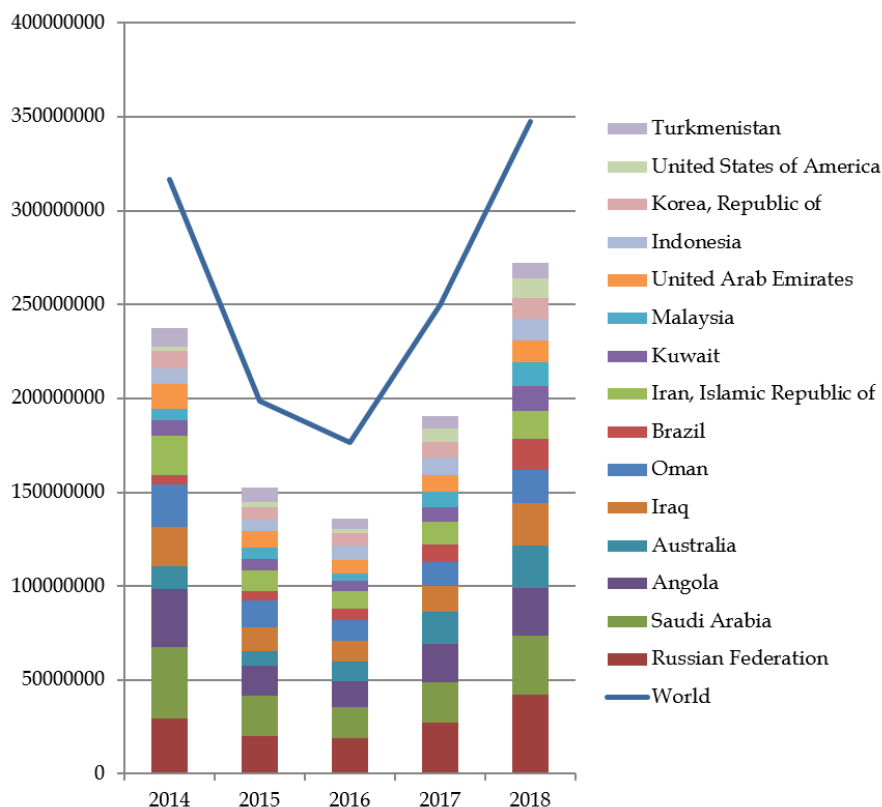


Рис. 4. Структура импорта Китая, тыс. долл. <sup>56</sup>

<sup>5</sup> International trade in goods - Imports 2001-2018 // International Trade Centre. URL: <http://intracen.org/itc/market-info-tools/statistics-import-country-product/>.

<sup>6</sup> Trade and tariff data // World Trade Organization. URL: [https://wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/statis\\_e.htm](https://wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.htm).

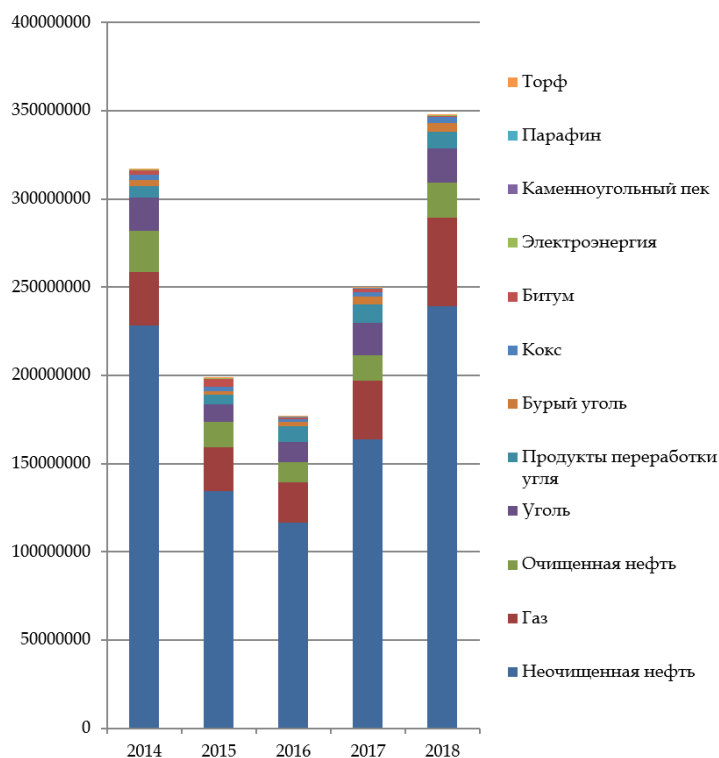


Рис. 5. Продуктовая структура импорта Китая, тыс. долл. <sup>7</sup>

<sup>7</sup> International trade in goods - Imports 2001-2018 // International Trade Centre. URL: <http://intracen.org/itc/market-info-tools/statistics-import-country-product/>.



В результате возникает синергия в рисках, а не экономический эффект масштаба.

На рисунках 2–5 представлены структура и динамика внешней торговли Китая как континентального лидера международной торговли [8].

Налицо противоречие как с точки зрения геополитических процессов, так и с точки зрения возможностей сопряжения транспортных и энергетических проектов большой Евразии [9]. Во-первых, геополитика Китая направлена на диверсификацию импортеров энергоресурсов и транспортную поддержку этого процесса, во-вторых, на усиление собственного внешнеторгового присутствия во всех направлениях [10]. В результате, с одной стороны, для России и Центральной Азии усиливается конкуренция с точки зрения возможностей поставок энергоресурсов в АТР (рис. 6), а, с другой — подавляется конкуренция в части возможностей торговли несырьевыми товарами со странами Евразии [11]. Окупаемость и синергетический эффект от больших проектов строительства транспортной инфраструктуры в таких условиях представляются сомнительными.

Очевидно, что для обеспечения энергетической безопасности и баланса сил в регионе транспортное строительство с целью обеспечения китайской экономики энергоресурсами должно быть ориентировано на решение двух основных задач:

1. недопущение сильного геополитического игрока в регионе, особенно, имеющего выход к стратегически важным морям,

2. усиление торгового представительства Китая как в Европе, так и в Азии, в том числе, за счет задействования в торговле потенциала коридоров Север-Юг [12].

В этом отношении небольшие центральноазиатские страны, примыкающие к экономическим поясам Шелкового пути, как нельзя лучше подходят для организации снабженческой логистики и формирования относительно недорогой в силу протяженности транспортной инфраструктуры с подходами к южным евразийским портам, например, к порту Гвадар в Пакистане [13].

Сопоставление экспортных потенциалов стран позволило выявить следующие основные риски для успешной интеграции России в МТК, связывающие Европу и Азию:

1. Санкционная война и высокая зависимость стран ЕС от отношений с США. Транспортные коридоры ОСЖД по большей части связывают центральную часть страны с европейскими государствами, однако в случае успешного выхода на проектную мощность Свяжского логистического комплекса сокращение коммуникаций с европейскими

транспортными сетями существенно увеличит стоимость оказываемых логистических услуг, в том числе, и в азиатской части страны [14].

2. Структура китайского экспорта позволяет трактовать транспортные коридоры ЭПШП как инструмент диверсификации экспорта в случае эскалации торгового конфликта с США, однако уже при наличии хорошо диверсифицированного экспорта товаров конечного потребления [15]. При реализации негативного сценария экспансии США на европейские рынки и резкого падения покупательной способности в зоне евро Китаю экономически окажется нецелесообразно реализовывать все проекты по развитию транспортной инфраструктуры Евразии, так как экспорт в страны АТР окажется более привлекательным экономически и не потребует никакой железнодорожной инфраструктуры [16]

3. Отношения Китая и других стран с США в части расстановки военно-политических сил в регионе и статуса Южно-Китайского моря приводят к необходимости перевода части грузопотока в коридоры СМП. Это приводит к серьезному сокращению потенциала роста грузовых перевозок в летний период и делает экономически нецелесообразным для операторов контейнерного подвижного состава формировать парк танк-контейнеров для перевозки СПГ.

Кроме того, рисунок 6 иллюстрирует еще один принципиальный момент — развитая трубопроводная инфраструктура противоречит возможности окупаемости инвестиций в международные транспортные коридоры. Несоответствие направлений движения добавленной стоимости и маржинальности грузов обеспечивают невозможность вовлечения в экономические пояса различных стран на равных условиях, а, следовательно, распределение выгод и потерь от торгово-экономических отношений также окажется несопоставимым объемам принятых инфраструктурных обязательств [17].

Перспективные направления развития международных транспортных коридоров с участием России с целью активизации ее торгово-промышленного потенциала обобщены в таблице 2 [18].

Если говорить об интеграции различных видов транспорта в инфраструктуру интермодальных транспортных коридоров, то в этом при обеспечении диверсифицированного конкурентоспособного российского экспорта может быть найден единственный источник окупаемости подобных проектов не только на уровне российской экономики, но и на евроазиатском уровне в целом [19]. Речь идет о формировании кольцевой структуры международного транспортного сообщения, что

## Импортеры углеводородов для КНР, 2018 г.

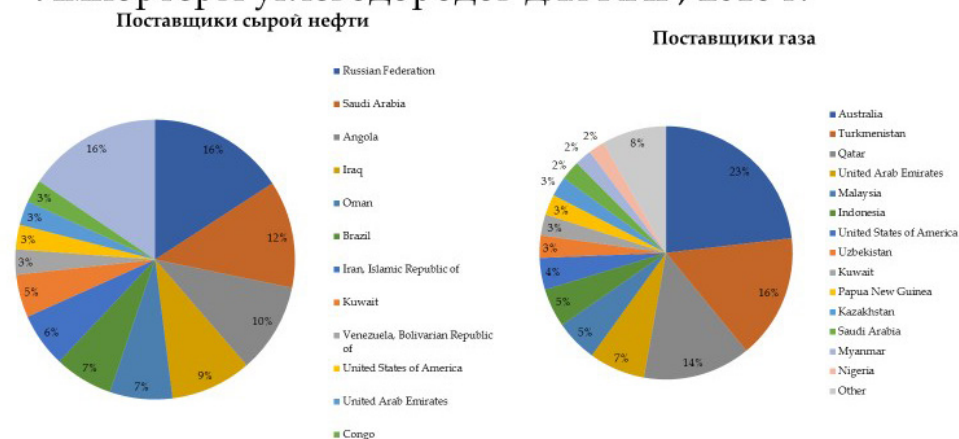


Рис. 6. Структура китайского импорта энергоресурсов <sup>8</sup>

<sup>8</sup> International trade in goods - Imports 2001-2018 // International Trade Centre. URL: <http://intracen.org/itc/market-info-tools/statistics-import-country-product/>.

Таблица 2

### Перспективные направления вовлечения российских путей сообщения в МТК

Железнодорожный транспорт	Водный транспорт	Трубопроводный транспорт
Белкомур	СМП	Северный поток-2
Северный широтный ход	Приморье-1, Приморье-2, Сахалин	Сила Сибири
«Расшивка» БАМа и Транссиба	Балтийско-Волго-Каспийский коридор	Турецкий поток

отчасти решает проблему обратного порожнего хода подвижного состава и позволяет планировать грузопотоки и подвижной состав под них в зависимости от наиболее конкурентоспособных статей экспорта.

Данный коридор в большей степени усугубляет риски «обратного хода». По статистике грузопотоки по направлению «на Запад» и «на Восток» распределяются в пропорции 3:1 [20], следовательно, в обратном направлении порожний пробег транспорта намного выше. Модель транспортного коридора «Север — Юг» с примыканием к Северному широтному ходу позволит с использованием речного маршрута оптимизировать логистику возврата контейнеров из Европы в Китай с использованием альтернативных маршрутов. Организация кольцевой схемы движения с хабами в районах морских портов в международной контейнерной логистике считается наиболее дешевым способом организации неравномерных поставок с повышенной скоростью возврата порожнего подвижного состава. Также можно заметить, что к данному коридору в порте Астрахань примыкает Казахстан — крупнейшая в мире страна, не имеющая выхода к мировому океану. Это означает, что в данной точке может быть произведена перегрузка на речной транспорт грузов, следовавших из Китая

транзитом через Казахстан для отправки на Север Европы, минуя Транссиб. Действие Таможенного кодекса ЕАЭС позволит совершать казахским операторам такие операции в национальном режиме. Кроме того, данный коридор способен в зимнее время обеспечивать поставки СПГ на азиатские рынки, минуя загруженные транспортные коридоры Транссиба и БАМа.

Основной вывод должен состоять в том, что на сегодняшний день на евразийском континенте нет страны или небольшой группы стран, способных реализовать прибыльный проект международного транспортного коридора в рамках бизнес-модели экономического пояса без возможности организации кругового движения по континенту с перераспределением порожнего пробега на ранее незадействованные виды транспорта и альтернативные маршруты. Однако и это условие не гарантирует прибыльного транспортного коридора. Основное условие успешной реализации проекта — в возможности диверсификации промышленности всех стран, входящих в экономические пояса (предположительно, CAREC + ASEAN + ЕАЭС), сообразной диверсификации подвижного состава и инфраструктуры транспорта для обеспечения необходимой для достижения прибыльности погрузки на всех территориях, затронутых экономическим поясом.



### Список использованной литературы

1. Судьин А.В. Волжский торговый путь и перспективы международного сотрудничества в сфере транспорта / А.В. Судьин // Управление развитием крупномасштабных систем MLSD'2015 : материалы 8-ой Междунар. конф. — Москва, 2018. — С. 91–93.
2. Динец Д.А. Пороки мировой финансовой системы как тормоз экономического прогресса: пути преодоления / Д.А. Динец // Инновации и инвестиции. — 2018. — № 8. — С. 57–62.
3. Гармаш А.А. Трансрегионализм: концептуальная опора сотрудничества ЕАЭС-АСЕАН и большого евразийского партнерства / А.А. Гармаш // Сравнительная политика. — 2017. — Т. 8, № 2. — С. 147–156.
4. Скирдин К.В. Перспективы международного сотрудничества в области транспорта / К.В. Скирдин // Вестник науки и творчества. — 2015. — С. 33–35.
5. Динец Д.А. Международные транспортные коридоры: перспективы для России / Д.А. Динец, М.В. Конотопов // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. — 2018. — Т. 2. — С. 48–53.
6. Рустамзаде М.Н. Проблемы развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации / М.Н. Рустамзаде, Р.В. Фаттахов // Интерактивная наука. — 2017. — № 13. — С. 165–167.
7. Баскаков П.В. Интеграция России в международную транспортную систему (функциональный аспект) / П.В. Баскаков, Л.Н. Матюшкин // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. — 2015. — № 5. — С. 66–88.
8. Борисов Д.А. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП: комплементарный потенциал, индифферентная реальность / Д.А. Борисов // Вестник Томского государственного университета. — 2017. — № 419. — С. 109–114.
9. Раровский П.Е. Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на Транссибирском контейнерном маршруте / П.Е. Раровский // Российский внешнеэкономический вестник. — 2017. — № 1. — С. 115–133.
10. Елисеев В.А. Ситуационный анализ формирования железнодорожных международных транспортных коридоров России / В.А. Елисеев // Экономические и социально-гуманитарные исследования. — 2017. — № 3 (15). — С. 3–16.
11. Бардаль А.Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока в перспективе реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути» / А.Б. Бардаль // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. — 2017. — № 5. — С. 45–66.
12. Азанов Б.К. Экономические и международно-правовые основы развития дорожной инфраструктуры и единых транспортных коридоров Союза ЕАЭС / Б.К. Азанов // Вестник ВГУ. Серия: Экономические науки. — 2017. — № 3 (13). — С. 181–197.
13. Ергин Д. Добыча. Всемирная история борьбы за нефть / Д. Ергин ; пер. с англ. — Москва : Альпина Паблишер, 2019. — 944 с.
14. Конотопов М.В. Экономическая история мира : в 5 т. / М.В. Конотопов. — Санкт-Петербург : Алетейя, 2018. — Т. 5. — 588 с.
15. Ларин О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза / О.Н. Ларин // Проблемы национальной стратегии. — 2017. — № 4 (43). — С. 152–170.
16. Dinets D. International Transport Corridors and Transborder Movement of Fictitious Capital / D. Dinets, A. Dzhavrshian // MATEC Web of Conferences. — 2018. — Vol. 239, no. 27. — URL: [https://matec-conferences.org/articles/matecconf/pdf/2018/98/matecconf\\_ts2018\\_03013.pdf](https://matec-conferences.org/articles/matecconf/pdf/2018/98/matecconf_ts2018_03013.pdf).
17. Ларин О.Н. Логистика Шелкового пути / О.Н. Ларин, А.А. Никулин // Транспорт Российской Федерации. — 2016. — № 1 (62). — С. 45–48.
18. Суходолов Я.А. Эволюция и современная специфика российско-китайской торговли / Я.А. Суходолов. — DOI 10.17150/1993-3541.2016.26(3).357-366 // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2016. — Т. 26, № 3. — С. 357–366.

19. Лепя Т.П. Россия и Китай: таможенное и экономическое взаимодействие / Т.П. Лепя. — DOI 10.17150/2500-2759.2017.27(1).64-72 // Известия Байкальского государственного университета. — 2017. — Т. 27, № 1. — С. 64–72.

20. Павленко О.А. Оценка транзитного потенциала международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» / О.А. Павленко // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. — 2017. — № 1 (78). — С. 55–63.

## References

1. Sudin A.V. The Volga trade route and prospects of international cooperation in the transport sector. *Upravlenie razvitiem krupnomasshtabnykh sistem MLSD'2015. Materialy 8-oi Mezhdunarodnoi konferentsii* [Management of development for large-scale systems MLSD'2015. Materials of the 8th International Conference]. Moscow, 2018, pp. 91–93. (In Russian).

2. Dinets D.A. The Flaws of the World Financial System as a Brake on Economic Progress: Ways to Overcome. *Innovatsii i investitsii = Innovation and Investment*, 2018, no. 8, pp. 57–62. (In Russian).

3. Garmash A.A. Transregionalism: Underlying Concept of EAEU-ASEAN Cooperation and Greater Eurasian Partnership. *Sravnitel'naya politika = Comparative Politics Russia*, 2017, vol. 8, no. 2, pp. 147–156. (In Russian).

4. Skirdin K.V. Prospects of International Cooperation in Transport Sector. *Vestnik nauki i tvorchestva = Bulletin of Science and Creativity*, 2015, pp. 33–35. (In Russian).

5. Dinets D.A., Konotopov M.V. International Transport Corridors: Prospects for Russia. *Transportnaya infrastruktura Sibirskogo regiona = Transport Infrastructure of the Siberian Region*, 2018, vol. 2, pp. 48–53. (In Russian).

6. Rustamzade M.N., Fattakhov R.V. The Problems of International Transport Corridors Development on the Territory of the Russian Federation. *Interaktivnaya nauka = Interactive science*, 2017, no. 13, pp. 165–167. (In Russian).

7. Baskakov P.V., Matyushin L.N. Integration of Russia into the International Transport System (Functional Aspect). *ETAP: ekonomicheskaya teoriya, analiz, praktika = ETAP: Economic Theory, Analysis, and Practice*, 2015, no. 5, pp. 66–88. (In Russian).

8. Borisov D.A. The Interaction of the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt: Complementary Potential, Indifferent Reality. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta = Tomsk State University Journal*, 2017, no. 419, pp. 109–114. (In Russian).

9. Rarovskiy P.E. Ways to Increase Transportation Services Exports Efficiency on the Trans-Siberian Container Route. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik = Russian Foreign Economic Journal*, 2017, no. 1, pp. 115–133. (In Russian).

10. Eliseev V.A. SWOT Analysis of International Railway Transport Corridors Formation in Russia. *Ekonomicheskie i sotsial'no-gumanitarnye issledovaniya = Economical and Social-Humanitarian Research*, 2017, no. 3 (15), pp. 3–16. (In Russian).

11. Bardal A.B. The Far East Transport Complex in the Context of Future Implementation of the Project “Economic Belt Silk Road”. *ETAP: ekonomicheskaya teoriya, analiz, praktika = ETAP: Economic Theory, Analysis, and Practice*, 2017, no. 5, pp. 45–66. (In Russian).

12. Azanov B.K. Technical, Economic and International Law Framework for Development of Road Infrastructure and the Common Transport Corridors Union EAEC. *Vestnik VGU. Seriya: Ekonomicheskie nauki = Vestnik VSU. Series: Economics*, 2017, no. 3 (13), pp. 181–197. (In Russian).

13. Yergin D. The prize. New York, Free press, 1991. 877 p. (Russ. ed.: Yergin D. *Dobycha. Vsemirnaya istoriya bor'by za neft'*. Moscow, Al'pina Publisher Publ., 2019. 944 p.).

14. Konotopov M.V. *Ekonomicheskaya istoriya mira* [Economic History of the World]. Saint-Petersburg, Aleteiya Publ., 2018. Vol. 5. 588 p.

15. Larin O.N. Prospects for the Eurasian Economic Union`s Transportation Systems Integration. *Problemy natsional'noi strategii = National Strategy Issues*, 2017, no. 4 (43), pp. 152–170. (In Russian).

16. Dinets D., Dzhavrshian A. International Transport Corridors and Transborder Movement of Fictitious Capital. *MATEC Web of Conferences*, 2018, vol. 239, no. 27. Available at: [https://matec-conferences.org/articles/matecconf/pdf/2018/98/matecconf\\_ts2018\\_03013.pdf](https://matec-conferences.org/articles/matecconf/pdf/2018/98/matecconf_ts2018_03013.pdf).

17. Larin O.N., Nikulin A.A. Silk Road Logistics. *Transport Rossiiskoi Federatsii = Transport of the Russian Federation*, 2016, no. 1 (62), pp. 45–48. (In Russian).

18. Sukhodolov Ya. A. Evolution and Modern Specifics of the Russian-Chinese Trade. *Izvestiya Irkutskoi gosudarstvennoi ekonomicheskoi akademii = Bulletin of Irkutsk State Economics Academy*, 2016, vol. 26, no. 3, pp. 357–366. DOI: 10.17150/1993-3541.2016.26(3).357-366. (In Russian).

19. Lepa T.P. Russia and China: Customs and Economic Cooperation. *Izvestiya Baykal'skogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2017, vol. 27, no. 1, pp. 64–72. DOI: 10.17150/2500-2759.2017.27(1).64-72. (In Russian).

20. Pavlenko O.A. Evaluating Transit Potential of the International Transport Corridors Primorye-1 and Primorye-2. *Tamozhennaja politika Rossii na Dal'nem Vostoke = The Customs Policy of Russia in the Far East*, 2017, no. 1 (78), pp. 55–63. (In Russian).

### Информация об авторе

Динец Дарья Александровна — к.э.н., доцент, зав. кафедрой экономики и управления на железнодорожном транспорте ФГБОУ ВО Иркутский государственный университет путей сообщения, Россия, Иркутск, e-mail: dinets\_d\_a@mail.ru

### 有关作者的信息

Dinets Daria A. — 经济科学副博士，副教授，伊尔库茨克国立交通大学铁路运输经济与管理系主任，俄罗斯伊尔库茨克市，e-mail: dinets\_d\_a@mail.ru

### Author

Darya A. Dinets — PhD in Economics, Head of Chair of Economy and Management in Railway Transport, Irkutsk State Transport University, Russia, Irkutsk, e-mail: dinets\_d\_a@mail.ru

### Для цитирования

Динец Д.А. Риски интеграции Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей в международные транспортные коридоры Евразии / Д.А. Динец. — DOI: 10.17150/2587-7445.2020.4(1).53-63 // Российско-китайские исследования. — 2020. — Т. 4, № 1. — С. 53-63.

### For citation

Dinets D.A. Risks of Integration of Trans-Siberian and Baikal-Amur Railways with International Transport Corridors of Eurasia. *Rossiisko-Kitaiskie Issledovaniya = Russian and Chinese Studies*, 2020, vol. 4, no. 1, pp. 53–63. DOI: 10.17150/2587-7445.2020.4(1).53-63. (In Russian).