

Финансирование российских проектов Экономического Пояса Шелкового Пути

В.В. Иванов,

доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней торговли, кафедра финансов и валютно-кредитных отношений – профессор;

Н.И. Бочкарева,

Всероссийская академия внешней торговли, факультет экономистов-международников - бакалавр

УДК 339.714

ББК 65.268

И-200

Аннотация

В статье проанализированы макроэкономические предпосылки использования источников и механизмов финансирования инфраструктурных проектов при участии России в программе Экономического Пояса Шелкового Пути. Основываясь на ведущих мировых практиках, авторы предложили универсальную модель формирования механизмов финансирования инфраструктурных отраслей с использованием различных способов привлечения капитала. Применение описанных в статье механизмов для финансирования инфраструктуры позволит России модернизировать одну из важнейших отраслей в экономике, что станет фундаментом для формирования устойчивого роста для экономики страны в целом.

Ключевые слова: механизмы финансирования, Экономический Пояс Шелкового Пути, иностранные инвестиции, инфраструктура, привлечение капитала, стимулирование экономического роста.

Financing of Russia's projects within Silk Road Economic Belt

V.V. Ivanov,

Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy, Department of Finance, Monetary and Credit Relations - Professor,

N.I. Bochkareva,

Russian Foreign Trade Academy, Department of International Economists - Bachelor

Abstract

The article analyzes the macroeconomic prerequisites for using financial sources and financing mechanisms for infrastructure projects within Silk Road Economic Belt program involving Russia. Considering best practices, the authors propose a universal model of designing financing mechanisms for infrastructure sector, using various methods of raising capital. Implementation of the mechanisms for financing infrastructure described in this article will enable Russia to modernize one of the most important sectors in its economy and will lay the foundations for sustainable economic growth.

Keywords: Mechanisms for funding, Silk Road Economic Belt, foreign investment infrastructure, raising capital, stimulating economic growth.



Развитие инфраструктуры – один из ключевых факторов поддержания долгосрочного экономического роста любой страны, тогда как поиск и диверсификация источников финансирования инфраструктуры являются сложной задачей. Согласно прогнозам Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), при среднегодовом темпе роста в 3,3% мировой валовой внутренний продукт (ВВП) удвоится к 2035 г. и составит 145 трлн долл¹. Китай стал лидером по размеру ВВП, рассчитываемому по паритету покупательной способности (ППС), и стал крупнейшей экономикой мира². Планируется, что к 2030 г. его ВВП вырастет в 2,5 раза по сравнению с уровнем 2014 г. ВВП Индии, третьей экономики мира по ППС к 2030 г. утроится; ВВП России за этот период удвоится, и она переместится с шестого места на пятое среди крупнейших экономик мира.³ Основными факторами экономического роста будут прирост населения земли (+16% к 2030 г.) до 8,5 млрд чел.,⁴ урбанизация (городское население увеличится на 50% к 2045 г.; а его доля возрастет с 52% до 58%)⁵, опережающий рост доходов населения, развитие международной торговли и туризма.

При таких темпах роста ВВП нагрузка на инфраструктуру в большинстве стран мира в ближайшее десятилетие многократно увеличится, и ее своевременное развитие станет главным залогом устойчивого роста мировой экономики и торговли. По оценкам экспертов ОЭСР, при удвоении мирового ВВП к 2035 г. объем пассажирских авиаперевозок за аналогичный период увеличится в 2,5 раза, грузовые авиаперевозки утроятся, а перевозки контейнеров возрастут в четыре раза. Между тем пропускная способность существующих транспортных коридоров между Азией и Европой позволит увеличить грузооборот в среднем еще на 50%, которые будут исчерпаны в течение 6-8 лет.⁶ Учитывая, что на проектирование, строитель-

¹ Ганелин М. Инфраструктура России: Большому кораблю – большое плавание / М. Ганелин, С. Васин // Аналитическое исследование Газпромбанк. – июль 2014. – с. 5-30. URL: http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/209/gpb_infrastructure_09072014.pdf (дата обращения: 10.01.2016)

² Luisa Menjivar and Jorge Salazar. IMF. URL: http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/weodata/weorept.aspx?pr.x=89&pr.y=12&sy=2012&ey=2019&scsm=1&ssd=1&sort=country&ds=.&br=1&c=924&s=NGDP_RPCH%2CNGDPD%2CNGDPDPC%2CPPPDP%2CPPPCC%2CPPPSH&grp=0&a (дата обращения: 10.01.2016)

³ John Hawksworth. PWC - Экономический прогноз «Мир в 2050 году». URL: http://www.pwc.ru/ru/press-releases/2015/economic_forecast_2050.html (дата обращения: 10.01.2016)

⁴ Wu Hongbo. Исследования ООН URL: <http://www.un.org/en/development/desa/publications/world-population-prospects-2015-revision.html> (дата обращения: 14.01.2016)

⁵ Lenni Montiel. Исследования Информационного центра ООН. URL: <http://www.unic.ru/press/po-dannym-onn-velichivaetsya-gorodskoe-narodonaselenie-segodnya-bolee-poloviny-naseleniya-mir> (дата обращения: 14.01.2016)

⁶ Ганелин М. Инфраструктура России: Большому кораблю – большое плавание [Текст] / М. Ганелин, С. Васин // Аналитическое исследование Газпромбанк. – июль, 2014. – с. 5-30. URL: http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/209/gpb_infrastructure_09072014.pdf



ство и расширение крупных инфраструктурных объектов потребуются годы, необходимо в ближайшее время принимать решения по использованию механизмов финансирования всех стадий жизненного цикла подобного рода проектов.

Экономика Российской Федерации, как и экономики многих стран мира, переживает непростые времена. В условиях нестабильной и все более усложняющейся геополитической обстановки и связанных с ней ограничений на первый план выдвигаются задачи подъема национальной экономики и отказа от неэффективных экономических моделей. В экономической политике особую значимость приобретают вопросы обновления и развития инфраструктуры, реализации задуманных и перспективных масштабных инфраструктурных проектов, так как во всем мире учеными и экспертами подтверждается, что инвестиции в инфраструктуру – это действенный, эффективный, проверенный временем во многих странах механизм стимулирования экономического роста в государстве. Инвестиции в транспортную инфраструктуру в российских условиях, характеризующихся большими мультипликаторами Кейнса, дают 3–4 рубля прироста добавленной стоимости в экономике на каждый рубль инвестиций.⁷

При этом снижение совокупных транспортных издержек для всех видов товаров на 10%, дает дополнительные 0,12% к ВВП.⁸ А дополнительный 1% от ВВП инвестиций в инфраструктуру создает 3,4 млн новых рабочих мест в Индии, 1,5 млн мест – в США или 1,3 млн рабочих мест – в Бразилии. Принимая во внимание схожесть экономических показателей Бразилии и России, количество рабочих мест, которое будет создано в России, скорее всего, тоже будет совпадать, а это – 1,7% всего экономически активного населения страны.⁹

На настоящий момент уровень инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в Российской Федерации близок к уровню инвестирования в странах с развитой инфраструктурой – около 3% от ВВП, что уже достаточно для поступательного развития, но не для качественного рывка.¹⁰ Однако России в современных социально-политических условиях необходимо реализовать опережающие планы развития инфраструктуры по сравнению с другими отраслями экономики, чтобы снять большую часть транспортных ограничений в производстве, торговле, а также в социальной сфере.¹¹

⁷ Дмитриев М. Slon – Как сделать Россию богатой за 10 лет. [Электронный ресурс]. URL: - <https://slon.ru/posts/58611> (дата обращения: 14.01.2016)

⁸ Дмитриев М. Фонд Центр стратегических разработок: Оценка крупных инфраструктурных проектов. Задачи и решения, 2013

⁹ Бакатина Д. Исследование McKinsey Global Institute – “Эффективная Россия: производительность как фундамент роста”

¹⁰ Ситдилов Р. EconomyTimes - Инфраструктура роста. [Электронный ресурс]. URL: <http://economytimes.ru/kurs-rulya/infrastruktura-rosta> (дата обращения: 14.01.2016)

¹¹ Морозова, И.В. Модернизация транспортной инфраструктуры России, 2011г. – [с. 69-83].

В это же время Китай принимает активное участие в реализации поистине глобальных инфраструктурных проектов. В настоящее время он внедряет новую масштабную стратегию “Один пояс – один путь”, объединяющую в себе крупнейшие геополитические инфраструктурные проекты: “Экономический пояс Шелкового пути” и “Морской Шелковый путь XXI века”.¹² Задача этих проектов – создание транзитно-транспортной системы, связывающей Китай со странами Европейского Союза. Сама же концепция подразумевает не только строительство и развитие транспортной инфраструктуры и гигантской зоны свободной торговли, но и уникальную финансовую систему, которая объединит региональные банки развития и создаст условия для целенаправленного движения капиталов внутри системы и обеспечит увеличение расчетов в национальных валютах, прежде всего в юанях. Стратегия «Один пояс – один путь» имеет огромное значение для развития всей Евразии, это важный шаг в процессе экономической и транспортной интеграции Европы и Азии. По сути, эта стратегия представляет собой абсолютно новую модель международных отношений, основанную на принципах открытости и инклюзивности, взаимной выгоды и взаимных преференций для всех ее участников.

Кроме того, Китай создал ряд структур, которые будут участвовать в финансировании ЭПШП: Инфраструктурный фонд Шелкового пути (40 млрд долларов)¹³, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (100 млрд долларов)¹⁴, все они нацелены на финансирование проектов в сфере энергетики, транспорта, логистики, городской и сельской инфраструктуры. Всего же Китай готов инвестировать 900 млрд долларов в инициативу ЭПШП и проекты вдоль маршрутов его следования. Китайский банк развития создал базу данных, состоящую из более чем 900 проектов, затрагивающих 60 стран.¹⁵

Ключевым вопросом на данный момент остается то, кто получит эти деньги. От того, по каким маршрутам пройдет Новый Шелковый путь, какие дороги и порты будут задействованы, зависит, получают ли они финансирование или деньги пройдут мимо, а также смогут ли предприятия той страны, где пройдут новые магистрали, стать более конкурентоспособными и выйти на новые рынки за счет сокращения транспортных затрат.

¹² Министерство иностранных дел КНР. URL: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> (дата обращения: 14.01.2016)

¹³ Мордвинова А.Э. Российский институт стратегических исследований - Фонд Шелкового пути: результаты первого года работы. URL: <http://riss.ru/analytics/26095/> (дата обращения: 14.01.2016)

¹⁴ Усов И. Ведомости - В Пекине начал работу Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, 16 января 2016. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2016/01/16/624237-v-peki-ne> (дата обращения: 20.01.2016)

¹⁵ Дорохова И. Эксперт Казахстан: «Шелковый маршрутизатор». [Электронный ресурс] URL: <http://expertonline.kz/a13704/> (дата обращения: 10.01.2016)



Поэтому интеграция России в этот проект – самый эффективный способ для осуществления ускоренной модернизации ее транспортной инфраструктуры. Для России это будет не только способствовать росту национального богатства, но и сформирует реальный фундамент модернизации экономики и позволит России обеспечить снижение удельных транзакционных и транспортных издержек предпринимательских структур и активизировать кластеризацию региональной экономики.

Однако не только Россия стремится к межрегиональной интеграции со своим соседом. Казахстан также участвует в проекте Экономического Пояса Шелкового Пути.¹⁶ По направлению Казахстана сейчас рассматривается несколько вариантов, общей протяженностью 10900 км, который пролегает от Ляньюньгань, и через Казахстан и Россию выходит на Западную Европу. По оценкам китайских специалистов, он сформирует экономическую зону, реализующую до 23% мирового экспорта¹⁷. Реализация данного проекта является «вызовом» для российской экономики, поскольку может снизить грузопоток Транссибирской магистрали. Если Россия не увеличит темпы модернизации международного транспортного коридора, то значение ее транзитного потенциала резко упадет, и как следствие, сократится освоение и развитие восточных регионов страны, напрямую зависящих от эффективно действующей транспортной системы.

Таким образом разработка эффективных механизмов привлечения китайского капитала, нацеленного на реализацию проектов ЭПШП, позволит РФ заполнить разрыв между возможным объемом финансирования (5,5 трлн рублей из госбюджета) и необходимым для интенсивного развития (11,4 трлн рублей¹⁸). Ввиду ограниченности бюджетных возможностей государству требуется рассматривать бюджетные средства не в качестве источника финансирования, а лишь как фактор стимулирования притока иностранных инвестиций в транспортную отрасль, данная тенденция наблюдается и при анализе инвестиционных инфраструктурных проектов федеральной целевой программы Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года», предусматривающей привлечение 62,1% внешних инвестиций.¹⁹

¹⁶ Артемьев А., Макаренко Г. РБК - Окно в Европу: как Китай запустил новый «Шелковый путь» в обход России 15 декабря 2015. [Электронный ресурс] URL: <http://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703abd9a7947f88a89ae7d> (дата обращения: 10.01.2016)

¹⁷ Hu Xiaoguang. Синьхуа Новости. Годовой обзор: новый Шелковый путь, новая идея, новое процветание [Электронный ресурс] URL: russian.news.cn/china/2013-12/26/c_132997832.htm (дата обращения: 10.01.2016)

¹⁸ «Транспортная инфраструктура» URL: http://www.transproekt.ru/otrs/2_0.htm (дата обращения: 01.02.2016)

¹⁹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. No1734-р). (дата обращения: 01.02.2016)

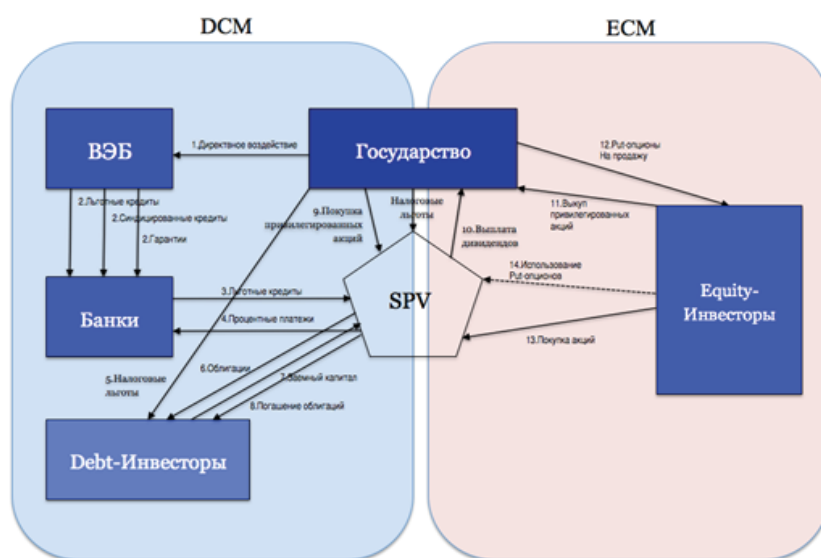
В данной статье мы рассмотрим механизмы финансирования, которые могут быть использованы, чтобы значительно увеличить количество источников притока капитала, как заемного, так и акционерного.

Одним из рассматриваемых в данной статье механизмов станет государственное страхование частных инвесторов, так как именно этот инструмент не требует от государства первичного вливания средств, а также может и не потребовать их вовсе в будущем. Этот механизм основан на гарантировании государством окупаемости проекта в случаях высокой волатильности. Инвестор получает уверенность в минимальной доходности проекта даже в случае серьезных шоков, а государство без прямого вливания финансовых средств стимулирует реализацию проекта. Сама гарантия происходит в форме предоставления инвесторам put-опционов на выход из проекта с фиксированной ценой исполнения, которым они воспользуются в случае, если реальная доходность вложенных средств оказывается ниже ожидаемой.

Государство выдает частным инвесторам гарантию в виде put-опционов (12), частный инвестор покупает акции SPV(13), будучи уверенным, что минимальная доходность будет обеспечена ему при любом сценарии развития компании.

Рисунок 1

Механизмы финансирования проектов ЭПШП



Источник: составлено авторами



Далее в случае успешной реализации и функционирования проекта инвестор продолжает держать акции, в другом – использует put-опцион (14). Для эффективной работы данного механизма необходимо точно оценить стоимости права на выход из проекта как субститута прямых бюджетных инвестиций. Механизм финансирования государственными привилегированными акциями предполагает, что государство покупает привилегированные акции SPV (9). Та, в свою очередь, платит дивиденды (10) государству, как акционеру, до тех пор, пока сама SPV или же частный инвестор выкупает акции (11). Этот способ финансирования накладывает обязательства выплаты фиксированных дивидендов на компанию, при этом давая право выкупить часть или весь объем эмиссии по мере появления свободных средств. Вышеуказанные механизмы относятся к стимулированию финансирования в акционерный капитал компаний. Также государство может стимулировать приток финансовых средств компаниям не через акционерный, а через заемный капитал.

Первое, что может сделать государство в данной сфере – стимулировать кредитование. Государство может выдать указание какой-либо государственной банковской структуре выдать гарантии (1) иностранному партнеру. Данная структура гарантирует иностранному партнеру исполнение проекта и выплату по обязательствам (2). Проекту выдается кредит (обычно до 80% необходимых инвестиций) – (3). SPV генерирует денежный поток, возвращая проценты по кредиту (4).

Принципиально важно, что в случае проектного финансирования источником финансовых средств для возврата полученного финансирования становится не свободный денежный поток компании, генерируемый всеми ее проектами, а денежный поток, генерируемый исключительно данным проектом, а обеспечением финансирования в общем случае являются только те активы, которые были приобретены для его реализации.²⁰

Так как в реализации проекта могут быть активно заинтересованы несколько сторон: власти и ведущие компании соседних стран, местные и региональные органы власти – так как в этом случае будут созданы новые рабочие места и увеличатся налоговые поступления в бюджеты разных уровней. Таким образом, создаются предпосылки для реализации проекта, который компания самостоятельно либо никогда бы не реализовала, либо реализовала лишь в далекой перспективе.

В целом необходимо отметить, что механизм проектного финансирования является более гибким, чем традиционные, способом реализации инвестиционных проектов. Таким образом именно он подходит для реализации проектов огромной капиталоемкости, которые необходимы для интеграции России в Экономический Пояс Шелкового Пути.

²⁰ Нестеренко Р. РЦБ «Финансирование: мировая практика и российский опыт» URL: <http://www.old.rcb.ru/Archive/articles.asp?id=3395> (дата обращения: 20.02.2016)

На данный момент этот механизм применялся в финансировании проекта «Ямал СПГ», который предусматривает строительство завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) мощностью 16,5 млн т в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения, расположенного на северо-востоке полуострова Ямал.²¹ Данный механизм был реализован компанией «НОВАТЭК» с помощью продажи 9,9% (10% минус 1 акция) доли в проекте фонду Шелкового пути. Стоимость проекта оценивается в 27 млрд долл. В проект уже вложено 10 млрд долл. консорциумом российских и китайских банков, в который входят Сбербанк, Газпромбанк, ВЭБ, China Development Bank и China Eximbank. Сбербанк готов выделить 3 млрд долл., Газпромбанк – 1 млрд долл., ВЭБ также собирался выделить 1 млрд долл., но в итоге решил предоставить гарантии на 3 млрд долл. «Экспортно-кредитные агентства могут гарантировать около 5 млрд долл. Государство выделяет на проект из средств фонда национального благосостояния (ФНБ) 150 млрд руб.²² Остальную часть средств выделяют китайские банки.

Говоря о механизмах привлечения долгового финансирования, стоит так же упомянуть механизм выпуска инфраструктурных облигаций: государство дает освобождение от налога на прибыль по облигациям (5) в качестве усиления привлекательности данных ценных бумаг. SPV выпускает облигации (6), затем получает капитал (7) и платит купонные платежи (8). На практике большая часть сделок по привлечению заемных средств осуществляется с участием банков, меньшая – путем выпуска проектной компанией облигационных займов. С точки зрения заемщика облигации похожи на займ, но предназначены для небанковского рынка и принимают форму торгуемого инструмента заимствования. Покупателями таких облигаций чаще всего становятся такие инвесторы, как пенсионные фонды, страховые компании, так как они ориентированы на инвестирование в малорисковые инструменты с фиксированной доходностью.

Несмотря на то что рынок облигаций является более узким инструментом, чем банковское кредитование, тем не менее во многих странах именно выпуск инфраструктурных облигаций является одним из немногих эффективных финансовых инструментов стимулирования модернизации инфраструктуры страны, а соответственно и экономики в целом.

На китайском рынке инфраструктурных инвестиций присутствует значительная поддержка китайских государственных банков.²³ Из чего можно сделать вы-

²¹ ОАО «НОВАТЭК» URL: <http://www.novatek.ru/ru/business/yamal/southtambey/> (дата обращения: 20.02.2016)

²² Серов М. Ведомости «Китайский инвестфонд купит 9,9% «Ямал СПГ» URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2015/08/24/605911-kitaiskii-yamala-spg> (дата обращения: 20.02.2016)

²³ Ванг М., Су Д. Вестник McKinsey - Структура финансирования объектов инфраструктуры в Китае URL: <http://vestnikmckinsey.ru/electric-utilities/razvivaya-ehlektroehnergetiku-oryht-kitaya> (дата обращения: 20.02.2016)



вод, что китайские кредиторы имеют значительный опыт в финансировании инфраструктуры, а теперь, когда Китай и так уже в значительной мере развил свою инфраструктуру, китайские кредиторы могут переключить свой интерес к проектам в других странах, что будет отвечать политике Пояса и Пути, а также сможет поддержать китайский строительный сектор. Так что диалог на межправительственном уровне уместен, особенно в рамках политики ЭПШП и создания АБИИ.

Интересно также применение механизма налоговых льгот на основе механизмов ТОР (Территорий опережающего развития). Использование его механизмов при финансировании объектов инфраструктуры, связывающих центральную часть РФ с Дальним Востоком, в рамках политики развития самого Дальнего Востока и страны в целом позволит увеличить скорость и эффективность модернизации экономики, стимулировать приток инвестиций в проекты, создать крупные транспортно-логистические кластеры, представляющие инновационную модель интеграции всех участников рынка.

Механизмы стимулирования финансирования ТОР, применимые для проектов Экономического Пояса Шелкового Пути:

- Механизм снижения страховых взносов на 7,6% в течении 10 лет.
- Механизм льготных арендных ставок: установление коэффициента 0,4 от базовой ставки.
- Механизм сокращения времени проведения контрольных проверок.
- Механизм снятия требований по получению разрешений на привлечение иностранных работников (без учета квот).
- Механизм сокращения сроков получения разрешительной документации для объектов капитального строительства. Экологическая экспертиза объектов инфраструктуры за 45 дней.
- Механизм налоговых преференций: заявительный порядок возмещения НДС; освобождение или снижение ставки налогов на имущество, землю; налог на прибыль первые 5 лет от 0% до 5%, последующие 5 лет – от 10%.

Таким образом, механизмы финансирования, описанные в данной статье, позволят стимулировать инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру в контексте реализации программы Экономического Пояса Шелкового Пути на территории Российской Федерации. Это даст мультипликативный эффект на смежные отрасли, что в свою очередь будет иметь значительный положительный эффект на экономики восточных регионов и России в будущем и позволит нашей стране эффективнее использовать свой транзитный потенциал. Инновационное развитие Дальнего Востока, Байкальского региона, Сибири и создание территорий опережающего роста невозможно без модернизации железнодорожных магистралей Транссиба и БАМа, поскольку развитие восточных регионов напрямую зависит от транспортной составляющей. В краткосрочной перспективе увеличение объ-

ема инвестиций в инфраструктуру создаст новые рабочие места, в среднесрочной перспективе – стимулирует экономический рост, а в долгосрочной – снизит транспортные издержки предприятий и улучшает качество жизни населения. Совокупный эффект для экономики при привлечении необходимых инвестиций в размере 6,5 трлн рублей составит не менее 23 трлн рублей.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Артемяев А., Макаренко Г. РБК - Окно в Европу: как Китай запустил новый «Шелковый путь» в обход России 15 декабря 2015. URL: <http://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703a6d9a7947f88a89ae7d> (дата обращения: 10.01.2016) (Artem'ev A., Makarenko G. RBK - Okno v Evropu: kak Kitay zapustil novyyu «Shelkovyiy put» v obhod Rossii 15 dekabrya 2015.)

Бакатина Д. Исследование McKinsey Global Institute – “Эффективная Россия: производительность как фундамент роста” (Bakatina D. Issledovanie McKinsey Global Institute – “Effektivnaya Rossiya: proizvoditel'nost kak fundament rosta”)

Ванг М., Су Д. Вестник McKinsey - Структура финансирования объектов инфраструктуры в Китае. URL: <http://vestnikmckinsey.ru/electric-utilities/razvivaya-ehlektroehnergetiku-opyht-kitaya> (дата обращения: 20.02.2016) (Wang M., Su D. Vestnik McKinsey – Structura finansirovania ob'ektov infrastrukturi v Kitae)

Ву Ханбо. Исследования ООН URL: <http://www.un.org/en/development/desa/publications/world-population-prospects-2015-revision.html> (дата обращения: 14.01.2016) (Wu Hangbo. Issledovanie OON)

Ганелин, М. Инфраструктура России: Большому кораблю – большое плавание. Аналитическое исследование Газпромбанк. – июль, 2014. – с. 5-30 (Ganelin, M. Infrastruktura Rossii: Bol'shomu korablju – bol'shoe plavanie. Analiticheskoe issledovanie Gazprombank. – ijul', 2014. – s. 5-30).

Дмитриев М. Фонд Центр стратегических разработок: Оценка крупных инфраструктурных проектов. Задачи и решения, 2013 (Dmitriev M. Fond Tsentra strategicheskikh razrabotok: Otsenka krupnyih infrastrukturnyih projektov. Zadachi i resheniya, 2013)

Дмитриев М. Slon – Как сделать Россию богатой за 10 лет. [Электронный ресурс]. URL: <https://slon.ru/posts/58611> (дата обращения: 14.01.2016) (Dmitriev M. Slon – Kak sdelat Ros-siyu bogatoy za 10 let.)

Дорохова И. Эксперт Казахстан: «Шелковый маршрутизатор». URL: <http://experton-line.kz/a13704/> (дата обращения: 10.01.2016) (Dorohova I. Ekspert Kazahstan: «Shelkovyiy marshrutizator»)

Ленни Монтиель. Исследования Информационного центра ООН. URL: <http://www.unic.ru/press/po-dannym-oon-uvlichivaetsya-gorodskoe-narodonaselenie-segodnya-bolee-pолоviny-naseleniya-mir> (дата обращения: 14.01.2016) (Lenni Montiel. Issledovanie Informatsionnogo tsentra OON)

Мендживар Л., Салазар Дж. IMF. URL: http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/weodata/weorept.aspx?pr.x=89&pr.y=12&sy=2012&ey=2019&scsm=1&ssd=1&sort=country&ds=.&br=1&c=924&s=NGDP_RPCH%2CNGDPD%2CNGDPDPC%2CPPPGBP%2CPPPSP%2CPPPSSH&grp=0&a (дата обращения: 10.01.2016) (Menjivar L., Salazar J. IMF)



Министерство иностранных дел КНР. URL: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> (дата обращения: 14.01.2016) (Ministerstvo inostannyih del KNR.)

Мордвинова А.Э. Российский институт стратегических исследований - Фонд Шёлкового пути: результаты первого года работы. URL: <http://riss.ru/analytics/26095/> (дата обращения: 14.01.2016) (Mordvinova A.Е. Rossiyskiy institut strategicheskikh issledovaniy- Fond ShYolkovogo puti: rezultatyi pervogo goda raboty)

Морозова, И.В. Модернизация транспортной инфраструктуры России, 2011г. – [с. 69-83]. (Morozova, I.V. Modernizatsiya transportnoy infrastrukturyi Rossii / I.V. Morozova Izdatelstvo: Kniga po Trebovaniyu, 2011g. – [ss. 69-83].)

Нестеренко Р. РЦБ «Финансирование: мировая практика и российский опыт» URL: <http://www.old.rcb.ru/Archive/articles.asp?id=3395> (дата обращения: 20.02.2016) (Nesterenko R. RCB “Finansirovanie: mirovaya practica i rossiiski opit)

ОАО «НОВАТЭК» URL: <http://www.novatek.ru/ru/business/yamal/southtambey/> (дата обращения: 20.02.2016) (ОАО «NOVATEK»)

Серов М. Ведомости «Китайский инвестфонд купит 9,9% «Ямал СПГ» URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2015/08/24/605911-kitaiskii-yamala-spg> (дата обращения: 20.02.2016) (Serov M. Vedomosti «Kitayskiy investfond kupit 9,9% «Yamal SPG»)

Ситдигов Р. EconomyTimes - Инфраструктура роста. [Электронный ресурс]. URL: <http://economytimes.ru/kurs-rulya/infrastruktura-rosta> (дата обращения: 14.01.2016) (Sitdikov R., Economy times – infrastruktura rosta)

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. No1734-р). (Transportnaya strategiya Rossiyskoу Federatsii na period do 2030 goda (utv. rasporyazheniem Pravitelstva RF ot 22 noyabrya 2008 g. No1734-r).)

Усов И. Ведомости - Ведомости - В Пекине начал работу Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, 16 января 2016. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2016/01/16/624237-v-pekine> (дата обращения: 20.01.2016) (Usov I. Vedomosti - V Pekine nachal rabotu Aziatskiy bank infrastrukturnyih investitsiy, 16 yanvary 2016)

Хавкворт Джон. PWC - Экономический прогноз «Мир в 2050 году». URL: http://www.pwc.ru/ru/press-releases/2015/economic_forecast_2050.html (дата обращения: 10.01.2016) (Dzhon Havksvort. PWC - Ekonomicheskii prognoz «Mir v 2050 godu».)

Ху С. Синьхуа Новости. Годовой обзор: новый Шелковый путь, новая идея, новое процветание [Электронный ресурс] URL: russian.news.cn/china/2013-12/26/c_132997832.htm (дата обращения: 10.01.2016) (Hu X., Xinhua: Godovoy obzor: novyyi Shelkovyyi put, novaya ideya, novoe protsvetanie)

