

<http://dx.doi.org/10.16926/pto.2018.12.05>

Valery Konstantynowicz KRUTIKOV

Kałudzki Państwowy Uniwersytet im. K.E. Ciołkowskiego, Rosja

Dorota CHUDY-HYSKI (<https://orcid.org/0000-0001-8357-658X>)

Jan Długosz University in Czestochowa, Poland

Перспективы взаимодействия на новом цивилизационном уровне: мегапроект «пояса шелкового пути»

Аннотация. В статье рассматриваются аспекты многостороннего международного сотрудничества в рамках реализации китайского мега проекта Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Метод историко-экономического анализа позволяет сопоставить идеи С.Ю. Витте, связанные со строительством Транссибирского рельсового пути, и оценкам предприятия, как крупнейшего и важнейшего в мире, с современной инициативой Поднебесной, которая обеспечивает эффективную реализацию инновационного пути совместного развития стран Азии и Европы. Авторами формулируются выводы, определяющие перспективы взаимодействия стран, принимающих участие в реализации проекта ЭПШП.

Ключевые слова: транссибирская железнодорожная магистраль; идеи С.Ю. Витте; китайский мега проект; сопряжения и интеграция.

Результаты применения метода историко-экономического анализа свидетельствуют о том, что принятию решения, в 1891 году, о начале сооружения транссибирской железнодорожной магистрали, или «Великого Сибирского рельсового пути», предшествовали многолетние ожесточенные споры, обсуждения в различных слоях общества ([4], с. 184).

Разногласия охватывали самый широкий спектр вопросов: непроходимость сибирских рек, озер, тайги и вечной мерзлоты; необходимость привлечения к строительству иностранцев; потребность в расходовании огромных государственных средств; отвлечение значительных человеческих ресурсов от иных видов хозяйственной деятельности; крайне низкий уровень технической

оснащенности при преобладании ручного труда и так далее ([4], сс. 172–183).

Доказывая свою правоту, правильность высказываемых суждений и сомнений, практики и ученые доходили до «точки кипения», поэтому процесс выяснения отношений получил название «железнодорожной горячки» ([13], сс. 2–3, 5–7).

И это закономерно, так как грандиозные планы на будущее, связанные с интеграцией потенциалов Европы и Азии, никогда не покидали представителей властных структур, бизнеса, науки и рядовых граждан [8].

Может быть, в непреодолимом стремлении к освоению новых пространств лежит природа, до сих пор до конца неясной, «энергии пассионарности», которую Л. Гумилев относил к энергии космического происхождения, связывая активизацию процессов этногенеза с потоками метеоритов и межгалактических лучей [5].

Без ссылок на влияние космоса, достаточно убедительно демонстрирует ситуацию следующий факт. В девятнадцатом веке добровольная эмиграция на азиатские территории Российской империи являлась доминирующим потоком над эмиграцией в дальнее зарубежье. Поток переселенцев на сибирские и дальневосточные просторы был выше суммарной эмиграции в дальнее зарубежье на тридцать два процента ([19], сс. 127–128).

Лидером сторонников по продвижению проекта строительства Сибирской железной дороги выступал С.Ю. Витте, который не витал в космических просторах, а смог убедить императора в актуальности принятия решения, четко сформулировав следующие веские аргументы.

Россия, по праву занимает центральное место в процессе конструирования взаимоотношений между Европой и Азией.

Она интегрирует достижения цивилизации, накопленные европейскими и азиатскими странами и народами.

Ей принадлежит главная роль в деятельности по преодолению накопившихся негативных явлений, и открытию новых перспектив международного сотрудничества.

Практические шаги по обеспечению единения потенциалов двух цивилизаций лежат в плоскости развития транспортных, инфраструктурных, торговых и иных связей.

Великий Сибирский путь создает неограниченные возможности для освоения огромных природных богатств Урала, Сибири, Дальнего Востока, в доступе к которым заинтересовано мировое сообщество.

Освоение недр, решение проблем ресурсного развития экономик разных стран расширяет горизонты сотрудничества.

Преодоление пространственного разрыва между европейскими странами и странами азиатского востока, активизирует торговые отношения, минимизирует транспортные расходы, несет прямые финансовые выгоды.

В конечном итоге, увеличивается социально-экономический потенциал и динамика развития стран европейского и азиатского континента, крепнут политические, экономические, культурные, личностные связи.

С.Ю. Витте был уверен, что: «Следует лишь прибавить, что указанные выше благоприятные условия, возникающие с открытием дороги для расширения торговых сношений России с странами азиатского востока, несомненно поведут к упрочению дружественных политических отношений с теми же странами» ([4], сс. 159–183).

Более того, строительство Великого пути позволит сформировать новую проекцию взаимоотношений с Североамериканскими штатами, так как транспортные связи обеспечивают возникновение взаимного интереса в делах промышленных, торговых и прочих, создавая ситуацию взаимного проникновения и влияния на расширение доступа к ресурсам, технологиям и рынкам.

Витте предполагал, что «...с проведением Сибирской дороги до Тихого океана Россия получит полную возможность стать в более непосредственные отношения с Североамериканскими Штатами». Влиятельный министр делал следующие прогнозы: «Сибирская железная дорога тем скорее достигнет целей, для которых она сооружается, чем больше будет обращено внимания на вспомогательные предприятия, которые могут усилить экономические и культурное влияние дороги...», и далее: «Окрепнув при поддержке железной дороги, эти новые в крае промышленные предприятия положат твердое основание дальнейшим успехам его промышленного развития».

Следует признать, что главным аргументом, убедившим русского царя, в необходимости строительства самой длинной в мире железнодорожной магистрали (в конечном итоге протяженность составила 9288 км.), от Москвы до тихоокеанского порта Владивосток, выступила потребность укрепления обороноспособности империи, получение возможности оперативной переброски войск с западных территорий к восточным границам своего государства ([4], сс. 185–192).

С позиций последнего аргумента, для объективности, целесообразно привести один из современных взглядов, который формулирует уровень влияния транссибирской магистрали на весь ход всемирной истории. Зарубежными исследователями признается, что и сегодня магистраль выступает в качестве одного из самых

впечатляющих инженерных проектов в мировой истории, а реализация проекта стала возможной благодаря энергии и талантам С.Ю. Витте.

В тоже время, высказывается утверждение, что строительство железнодорожной магистрали послужило причиной возникновения масштабных конфликтов между Россией и Японией, а в дальнейшем – между Японией и США. И эти конфликты привели к военным действиям [2].

Ответить на подобное субъективное мнение мог бы и сам С.Ю. Витте, который поддерживал мнение Фридриха Листа, утверждавшего, что: «Нация, как и человек, не имеет более дорогих интересов, как свои собственные». Но Ф. Лист и С. Витте были уверены в том, что национальные соперничества и войны должны устраняться «...только при согласовании всех национальных интересов или при общей ассоциации всех народов под режимом права» ([4], сс. 67, 69).

Обратившись к современным взглядам, мы не можем не отметить совпадение ряда принципиальных позиций, которые занимали С.Ю. Витте, и выдающийся гуманист академик А.Д. Сахаров.

Сахаров одинаково критически высказывался об отрицательных сторонах существующих общественных систем (капиталистической и социалистической), и формулировал идеи, объединённые концепцией конвергенции.

По его мнению, для выстраивания новой, совершенной цивилизационной системы, следует отвергнуть все отрицательное, что накоплено в ранее существовавших общественных системах, но необходимо интегрировать все позитивные достижения, накопленные человечеством.

Определяя место будущей России в мировом сообществе, А.Д. Сахаров позитивно относился к европейскому сообществу государств, но не видел перспектив от вступления России в Евросоюз.

Россия, как страна, отличающаяся своеобразной близостью и к европейскому и к азиатскому континенту, должна, с его точки зрения, сформировать современную систему евразийских отношений в рамках нового общего экономико-политического и культурного союза [14].

Конструктивные идеи, выдвинутые и реализованные, благодаря подвижническим трудам С.Ю. Витте, перспективная концепция конвергентного развития страны А.Д. Сахарова, в настоящее время сталкиваются с новыми вызовами.

Рядом стран, в первую очередь США, проводится недоброжелательная политика, связанная с ограничением

возможностей России пользоваться мировыми достижениями в области высоких технологий; потенциалом инвестиционных и качественных трудовых ресурсов. Создаются барьеры для представителей российского предпринимательского сообщества на путях расширения и освоения новых рынков [17].

Адекватным ответом на недружественные шаги в отношении Российской Федерации, является встраивание конструктивных партнерских отношений в рамках мегапроекта, сформулированного и продвигаемого на протяжении последних лет Китайской народной республикой в виде «Стратегии экономического пояса шелкового пути» ([16], сс. 391–392).

Можно с уверенностью сказать, что мегапроект «Экономического пояса шелкового пути» (ЭПШП) является современным прочтением подходов к международным отношениям, которым неукоснительно следовал С.Ю. Витте.

Идеология проекта основывается на политической согласованности позиций; принципе открытости, и связанном с ним взаимопроникновении; неукоснительном соблюдении принципа получения взаимной выгоды.

При реализации идеологических принципов мегапроекта, непрерывно совершенствуются составляющие элементы структурно-институционального фактора экономического развития, что проявляется в снятии ограничений, создании режима благоприятствования для торговли, денежных операций, таможенного дела и пр.

Идеи «Великого пути», сформулированные С.Ю. Витте, участниками мегапроекта ЭПШП, реализуются на новом цивилизационном уровне.

Одновременно с активным встраиванием взаимовыгодных экономических коридоров, дорожно-транспортная система не просто расширяется, а приобретает инновационное содержание, проявляющее в строительстве высокоскоростных магистралей, модернизации инфраструктурной и энергетических составляющих на базе цифровой экономики, диверсификации предоставляемых транспортных услуг.

Инициатива Китайской народной республики «Один пояс, один путь» поддержана соответствующими резолюциями Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, Совета Безопасности и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана ООН, Организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) и другими ведущими организациями мира [3].

В реализации замысла мегапроекта ЭПШП участвуют, десятки стран, в которых проживает, почти пяти миллиардное население, деятельность проекта обеспечивается инвестиционными ресурсами в объеме, превышающем один трлн. долларов, свыше одного млрд. долларов уже поступили в бюджеты стран-участников в виде налогов и сборов [15].

В 2015 году Российская Федерация и Китайская народная республика подписали документ, определяющий перспективы сотрудничества по сопряжению деятельности Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и мегапроекта ЭПШП [7].

Практическое воплощение получают идеи С.Ю. Витте, связанные со сближением европейской и азиатской экономик, созданы новые возможности для движения товаров, капиталов, технологий между странами.

Разумеется, как в любой сложной, международной деятельности, возникают проблемы, которые должны решаться при согласовании всех национальных интересов и требующие разработки разумного механизма сопряжения.

Россия является ведущим инвестором и главным гарантом для стран, которые участвуют в работе ЕАЭС. Именно она обеспечивает баланс интересов участников организации.

Современное состояние российско-китайских отношений характеризуется лидерами стран, как самое лучшее за всю историю.

В этих условиях следует взаимно правильно понимать особенности политики, реализуемой руководством Китая, которая базируется на принципе неприсоединения к различным блокам, и роль России, которую она играет в Евразийском экономическом союзе.

ЕАЭС, безусловно, позиционируется как экономический союз. Но не следует забывать, что он объединяет страны, входящие в Союз Независимых Государств, которые ранее выступали в качестве республик СССР, поэтому политические подтексты в отношениях не могут не присутствовать [12].

КНР постоянно являлась независимым государством, отличающимся своей позицией в политической и международной жизни, что исключает вариант вступления Китая в ЕАЭС ([16], сс. 338, 369–370).

С другой стороны, и Россия, выполняющая ведущую роль во взаимоотношениях между странами в рамках союза, не может быть заинтересована в присоединении КНР к ЕАЭС.

В настоящий период целесообразно концентрироваться на экономических, а не на политических аспектах взаимовыгодного сотрудничества.

Этот подход обеспечивается проведением тщательного анализа, разрабатываемых в рамках ЭПШП проектов, выделением наиболее перспективных проектов, несущих, в кратчайшие сроки, наибольшую взаимную выгоду для партнеров.

Активная инвестиционная деятельность, обеспечивающая реализацию инновационных проектов, требует сформировать несущую инвестиционную конструкцию, способную объединить ресурсы Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Фонда ЭПШП, Нового Банка развития БРИКС, и четко регламентировать параметры специализации.

Финансовая система, формируемая в рамках ЭПШП, должна опираться на четкие стратегические планы взаимовыгодного сотрудничества между Россией и Китаем.

Наиболее актуальными проблемами в стратегическом планировании, осуществляемом странами-партнёрами, являются: перевод всей системы на технологии цифровой экономики, совершенствование сферы трансграничных финансовых услуг, развитие платежной системы на основе национальных валют, внедрение многоканальной системы инвестиционного обеспечения.

Реальная инвестиционная деятельность демонстрирует положительные примеры интеграции ресурсов в рамках мегапроекта.

Показателен пример приобретения 9,9% акций крупнейшей российской компании «Новотэк» в проекте по производству сжиженного природного газа «Ямал СПГ», и покупка 10% акций нефтехимического холдинга «Сибур», осуществленных Фондом ЭПШП [1].

Имеет серьезные перспективы принятое решение, на основании которого заключено соглашение о совместной деятельности между Внешэкономбанком, Фондом прямых инвестиций России и Фондом ЭПШП, предусматривающее специализацию по привлечению инвестиций в инфраструктурные и промышленные проекты [10].

Особое географическое положение России, как связующего конструктивного элемента между Западом и Востоком, наиболее полно демонстрируется на примере проработки возможных вариантов коридора Западный Китай – Западная Европа мега проекта «Один пояс, один путь».

Россия выступает в двух ипостасях. Как важнейший партнер прокладки коридора с азиатской территории на территорию европейскую, и как сторона коммерческого соглашения, на которой лежат обязательства по транзитной доставке грузов. Как участник коммерческой деятельности, она имеет право на получение прибыли.

Коридор берет свое начало в КНР. Проходит через территорию Казахстана. На территории РФ проходит через Оренбург с выходом на

Санкт-Петербург, далее маршрут проходит по территориям Белоруссии, Польши, с выходом на Западную Европу и атлантическое побережье [6].

Конструктивное сопряжение Евразийского союза, России и Китая требует принятия заблаговременных мер, связанных с разрешением конкурентных разногласий по группам товаров, поставляемым хозяйствующими субъектами разных стран.

Объединение и расширение рыночных горизонтов способно породить новые противоречия, которые следует разрешать в духе согласования национальных интересов «под режимом права», и четким определением групп конкурентоспособных товаров, с которыми страны-партнеры выходят на рынок.

Так руководство Китая не только не ограничивает, но проводит политику стимулирования поставок из России продовольственных товаров, пользующихся у многомиллионного китайского населения повышенным спросом. Предприятия российского агропромышленного комплекса, в неограниченных объемах могут поставлять на продовольственный китайский рынок такую продукцию как: мясо и изделия мясо переработки; муку и крупы; растительное масло и прочее [9].

В рамках реализации мега проекта и таможенное дело должно быть подвергнуто серьезным трансформациям с позиций обеспечения своевременности, гибкости, взаимной выгоды.

Важнейшим направлением подобной трансформации выступает создание единой таможенной системы для всех стран на платформе цифровой экономики.

Система эффективно заработает только при условии нейтрализации различий в существующих законодательных базах, и разработке единых механизмов реализации нормативно-правовых документов. Требуется обеспечить взаимное признание результатов таможенного контроля по целому ряду вопросов, повысить безопасность при реализации цепочек поставок, уменьшить издержки и сократить до минимума время пропуски клиентов.

Обеспечение эффективной работы зависит от качественного кадрового состава таможенных, правоохранительных, финансово-экономических подразделений, уровня их компетенций, в частности способности, поддерживать гармоничные, доверительные контакты с коллегами других стран при выполнении своих полномочий.

Проведенное исследование позволяет сформулировать ряд выводов:

— современное состояние международных отношений и внутреннее положение дел в стране, полезно рассматривать с историко-

- экономических позиций, через призму мыслей, свершений, воплощенных в реальной действительности авторитетными представителями различных стран-партнёров;
- определено можно утверждать, что методологической основой инициированного КНР проекта «Одного пояса, одного пути», выступают теоретические и практические труды и чаяния представителей многих стран, в том числе, богатое наследие С.Ю. Витте;
 - процесс глобализации оказывает положительное влияние на цивилизационное развитие стран и народов, если опирается на подходы, связанные с укреплением позитивных тенденций к сотрудничеству, учетом интересов всех сторон, наращиванием уровня координации, укреплением степени доверия, расширением взаимовыгодное партнерство;
 - в рамках долгосрочной стратегии мега проекта, решается задача по формированию непротиворечивой, учитывающей национальные интересы стран и народов, а также тысячелетние европейские и азиатские цивилизационные ценности, хозяйственной системы;
 - необходимо постоянно совершенствовать меры и процедуры по снижению цены и организационных сложностей вхождения стран, в первую очередь развивающихся, в мирохозяйственную систему и их эффективному функционированию в ее составе;
 - ответом на современные вызовы является честное, открытое признание факта наличия основных проблем, мешающих конструктивной реализации мега проекта, и разработка алгоритмов действий, обеспечивающих конкурентное развитие;
 - мега проект предоставляет развивающимся странам возможность сыграть роль «двигателя» мировой экономической жизни, проявляющуюся в создании новых стратегических партнерств, инновационных и интеграционных центров развития;
 - культивирование социально-экономического неравенства между государствами, которое оказывает негативное воздействие на уровень развития стран, ведет к проявлениям экстремизма, терроризма и порождает новые вызовы;
 - инклюзивное развитие стран-участников ЭПШП, достижение инновационных горизонтов эффективности, конкурентоспособности и экономического благополучия может быть обеспечено только совместными усилиями [11];
 - практической основой, обеспечивающей реализацию идей мега проекта, выступает реальная хозяйственная деятельность, позволяющая вводить в эксплуатацию новые транспортные магистрали (железнодорожные, морские, автомобильные и пр.);

преобразования, способствующие созданию глобальной сети высокоскоростного транспорта на базе технологий электронной экономики; реализация процесса совершенствования сферы инфраструктурной интеграции;

- особое значение в рамках проекта, должно придаваться финансово-экономической сфере, которая призвана защитить экономку стран-партнеров от острой глобальной конкуренции в условиях сложившихся норм экономического поведения, связанных с установлением контроля транснациональных корпораций и развитых стран над высокоуровневыми звеньями в цепочке ценностей, который позволяет получать самый большой доход от добавленной стоимости [18].

Реализуя, коренные структурно-институциональные изменения в рамках мега проекта «Экономического пояса шелкового пути», следует постоянно помнить, что они выступают в качестве конечного результата целенаправленной, многовековой деятельности людей, принадлежащих к разным странам и народам.

Дальнейшее цивилизационное развитие связано с нравственными началами, лежащими в основе степени экономической, политической, социальной и культурной зрелости, и определяющими перспективы историко-экономического развития стран мирового сообщества.

Мега проект «Экономического пояса шелкового пути», в полной мере соответствует мировой тенденция глобализации, так как выступает в качестве катализатора сближения стран евразийских регионов, способствующего раскрытию экономического потенциала каждого государства, народа, личности.

Список литературы

- [1] «Новотэк» продал 9,9% в «Ямал СПГ» Китайскому Фонду Шелкового пути. [Электронный ресурс] <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2016/03/15/633666-novatek-yamal>
- [2] Beauchamp Z: Транссибирская магистраль изменила ход мировой истории. [Электронный ресурс] <http://inosmi.ru/social/20161009/237988633.html>
- [3] Беспроигрышный для всех: генсек ООН о проекте Шелкового пути. [Электронный ресурс] <http://ru.sputnik-tj.com/world/20170515/1022308188/gensek-oon-proyekt-shelkovogo-puti-besproigrshnyu-dlya-vsekh.html>

- [4] Витте С.Ю.: *Собрание сочинений и документальных материалов*. В 5т. Т.1: *Пути сообщения и экономическое развитие России*. Кн.2, ч.1, Наука, Москва 2004.
- [5] Гумилев Л.Н.: *Этносфера: история людей и история природы*. [Электронный ресурс] <https://www.e-reading.club/book.php?book=86668>
- [6] *Дойдёт ли до Санкт-Петербурга коридор Западный Китай – Западная Европа?* [Электронный ресурс] <http://www.stanradar.com/news/full/22749-dojdet-li-do-sankt-peterburga-koridor-zapadnyj-kitaj-zapadnaja-evropa.html>
- [7] *Заявления для прессы по итогам российско-китайских переговоров*. [Электронный ресурс] <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/49433/>
- [8] Зензинов Н.А.: *Строительство магистрали: идеи, предложения, проекты*. „Железнодорожный транспорт”, 1991, №5, с. 11–15.
- [9] *Как устроен российский экспорт в Китай*. [Электронный ресурс] <http://moneymakerfactory.ru/china/rossiyskiy-eksport-v-kitay>
- [10] Макаров И.А., Соколова А.К.: *Сопряжение евразийской интеграции Экономического пояса Шелкового пути: возможности для России*. „Вестник Международных Организаций”, 2016, Т. 11, № 2, с. 40–57.
- [11] Мартыненко С.В.: *Инклюзивное развитие и глобализация*. „Власть”, 2012, №1, с. 113–115.
- [12] *Путин в Пекине: как Россия встраивается в китайский Шелковый путь* [Электронный ресурс] <http://www.rbc.ru/politics/14/05/2017/59159e0d9a7947318586f81f>
- [13] Саблер С.В., Сосновский И.В.: *Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем*. Санкт-Петербург 1903.
- [14] Сахаров А.Д.: *Конвергенция, мирное сосуществование*. [Электронный ресурс] http://www.sakharov-archive.ru/Raboty/Rabot_70.html
- [15] *СБ ООН призывает к созданию сообщества с единой судьбой для всего человечества*. [Электронный ресурс] http://russian.news.cn/2017-03/18/c_136139046.htm
- [16] Си Цзиньпин: *О государственном управлении*. Изд-во литературы на иностранных языках, Пекин 2014.
- [17] Сильвестров С.Н.: *Новый американский законодательный акт о санкциях: очередные политические и экономические вызовы России*. „Российский экономический журнал”, 2017, №3, с. 61–68.
- [18] Цзун Хэ: *Место Китая в мировой торговле*. [Электронный ресурс] http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-03/04/content_31669210.htm

- [19] Шушкевич Ю.А.: *Восточный шанс. Русско-японская война 1904–1905 гг. в ретроспективе исторического выбора*. Компания Спутник, Москва 2005.
- [20] Chudy-Hyski D.: *Uwarunkowania turystycznego kierunku rozwoju górskich obszarów wiejskich Polski*. „Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich” nr 1, Polska Akademia Nauk Oddział w Krakowie, Komisja Technicznej Infrastruktury Wsi, Kraków 2009, ss. 309.
- [21] Hyski M., Chudy-Hyski D.: *Regional tourism brand – need or necessity in the aspect of socio-economic development of Polish mountain rural areas*, ‘SOCIETY, INTEGRATION, EDUCATION’, Proceedings of the International Scientific Conference. Volume VI, May 25th – 26th, 2018, s. 200–211 (<http://journals.rta.lv/index.php/SIE/article/view/3235>).
- [22] Hyski M.: *The role and importance of the gmina in tourism policy in Poland*. ‘SOCIETY, INTEGRATION, EDUCATION’, Proceedings of the International Scientific Conference, Volume VI, May 25th – 26th, 2018, s. 188–199.
- [23] Kantyka J.: *Kreowanie produktu rekreacyjnego miasta Katowice w świetle badań ankietowych osób w wieku 55+*. Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu, Vol 15, No 6 (2015), s. 805–818.
- [24] Ucieklak-Jeż P.: *Education and Income as Health Determinants in Central-Eastern Europe*. „Pragmata Tes Oikonomias”, 2016, z. 10, 171–184; <http://dx.doi.org/10.16926/pto.2016.10.14>.

References

- [1] «Novotek» prodal 9,9% v «Yamal SPG» Kitayskomu Fondu Shelkovogo puti. [Elektronnyy resurs] <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2016/03/15/633666-novatek-yamal>
- [2] Beauchamp Z: Transsibirskaya magistral' izmenila khod mirovoy istorii. [Elektronnyy resurs] <http://inosmi.ru/social/20161009/237988633.html>
- [3] Besproigryshnyy dlya vsekh: gensek OON o proyekte Shelkovogo puti. [Elektronnyy resurs] <http://ru.sputnik-tj.com/world/20170515/1022308188/gensek-oon-proyekt-shelkovogo-puti-besproigryshnyy-dlya-vsekh.html>
- [4] Vitte S.YU.: *Sobraniye sochineniy i dokumental'nykh materialov*. V 5t. T.1: Puti soobshcheniya i ekonomicheskoye razvitiye Rossii. Kn.2, ch.1, Nauka, Moskva 2004.
- [5] Gumilev L.N.: *Etnosfera: istoriya lyudey i istoriya prirody*. [Elektronnyy resurs] <https://www.e-reading.club/book.php?book=86668>

- [6] Doydot li do Sankt-Peterburga koridor Zapadnyy Kitay – Zapadnaya Yevropa? [Elektronnyy resurs] <http://www.stanradar.com/news/full/22749-dojdet-li-do-sankt-peterburga-koridor-zapadnyj-kitaj-zapadnaja-evropa.html>
- [7] Zayavleniya dlya pressy po itogam rossiysko-kitayskikh peregovorov. [Elektronnyy resurs] <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/49433/>
- [8] Zenzinov N.A.: Stroitel'stvo magistrali: idei, predlozheniya, proyekty. „Zheleznodorozhnyy transport”, 1991, №5, c. 11–15.
- [9] Kak ustroyen rossiyskiy eksport v Kitay. [Elektronnyy resurs] <http://moneymakerfactory.ru/china/rossiyskiy-eksport-v-kitay>
- [10] Makarov I.A., Sokolova A.K.: Sopryazheniye yevraziyskoy integratsiii Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti: vozmozhnosti dlya Rossii. „Vestnik Mezhdunarodnykh Organizatsiy”, 2016, T. 11, № 2, c. 40-57.
- [11] Martynenko S.V.: Inklyuzivnoye razvitiye i globalizatsiya. „Vlast”, 2012, №1, c. 113–115.
- [12] Putin v Pekine: kak Rossiya vstraivayetsya v kitayskiy Shelkovyy put' [Elektronnyy resurs] <http://www.rbc.ru/politics/14/05/2017/59159e0d9a7947318586f81f>
- [13] Sabler S.V., Sosnovskiy I.V.: Sibirskaya zheleznaya doroga v yeye proshlom i nastoyashchem. Sankt-Peterburg 1903.
- [14] Sakharov A.D.: Konvergentsiya, mirnoye sosushchestvovaniye. [Elektronnyy resurs] http://www.sakharov-archive.ru/Raboty/Rabot_70.html
- [15] SB OON prizyvayet k sozdaniyu soobshchestva s yedinoy sud'boy dlya vsego chelovechestva. [Elektronnyy resurs] http://russian.news.cn/2017-03/18/c_136139046.htm
- [16] Si TSzin'pin: O gosudarstvennom upravlenii. Izd-vo literatury na inostrannykh yazykakh, Pekin 2014.
- [17] Sil'vestrov S.N.: Novyy amerikanskiy zakonodatel'nyy akt o sanktsiyakh: ocherednyye politicheskiye i ekonomicheskiye vyzovy Rossii. „Rossiyskiy ekonomicheskiy zhurnal”, 2017, №3, c. 61–68.
- [18] TSzun Khe: Mesto Kitaya v mirovoy trgovle. [Elektronnyy resurs] http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-03/04/content_31669210.htm
- [19] Shushkevich YU.A.: Vostochnyy shans. Russko-yaponskaya vojna 1904–1905 gg. v retrospektive istoricheskogo vybora. Kompaniya Sputnik, Moskva 2005.
- [20] Chudy-Hyski D.: *Uwarunkowania turystycznego kierunku rozwoju górskich obszarów wiejskich Polski*. „Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich” nr 1, Polska Akademia Nauk Oddział w Krakowie, Komisja Technicznej Infrastruktury Wsi, Kraków 2009, ss. 309.

- [21] Hyski M., Chudy-Hyski D.: *Regional tourism brand – need or necessity in the aspect of socio-economic development of Polish mountain rural areas*, 'SOCIETY, INTEGRATION, EDUCATION', Proceedings of the International Scientific Conference. Volume VI, May 25th – 26th, 2018, s. 200-211 (<http://journals.rta.lv/index.php/SIE/article/view/3235>).
- [22] Hyski M.: *The role and importance of the gmina in tourism policy in Poland*. 'SOCIETY, INTEGRATION, EDUCATION', Proceedings of the International Scientific Conference, Volume VI, May 25th – 26th, 2018, s. 188-199.
- [23] Kantyka J.: *Kreowanie produktu rekreacyjnego miasta Katowice w świetle badań ankietowych osób w wieku 55+*. Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu, Vol 15, No 6 (2015), s. 805–818.
- [24] Ucieklak-Jeż P.: *Education and Income as Health Determinants in Central-Eastern Europe*. „Pragmata Tes Oikonomias”, 2016, z. 10, 171–184 (DOI: <http://dx.doi.org/10.16926/pto.2016.10.14>).

Perspectives of interaction at the new civilization level: mega project “The Belt of the Silk Road”

Summary: This article discusses the aspects of multilateral cooperation within the framework of international economic mega-project of the Chinese Silk Road. The method of historical and economic analysis has been used in the paper. It allowed to compare the ideas of S. Yu. Witte related to the construction of the Trans-Siberian railway line. This project is considered to be the largest and most important initiative in modern world of China, which ensures effective implementation of innovative ways of joint development in Asia and Europe. The authors draw conclusions that define the prospects for cooperation between countries participating in the implementation of the Silk Road Economic Belt project.

Keywords: the Trans-Siberian Railway; the Belt of the Silk Road; interface and integration.