

Агеев Александр Иванович —

генеральный директор Института экономических стратегий РАН, заведующий кафедрой управления бизнес-проектами НИЯУ МИФИ, доктор экономических наук, профессор, эксперт РАН.

Логинов Евгений Леонидович —

заместитель директора Института экономических стратегий РАН, заместитель директора по научной работе Института проблем рынка РАН, профессор Департамента мировой экономики и мировых финансов Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, доктор экономических наук, профессор РАН.

Зойдов Кобилжон Ходжиевич —

заведующий Лабораторией интеграции российской экономики в мировое хозяйство Института проблем рынка РАН, старший научный сотрудник, кандидат физико-математических наук, доцент.

Медков Алексей Анатольевич —

руководитель Центра исследований транзитной экономики Лаборатории интеграции российской экономики в мировое хозяйство Института проблем рынка РАН, старший научный сотрудник, кандидат экономических наук.

Aleksandr I. Ageev — Institute for Economic Strategies of the Russian Academy of Sciences.

Evgeniy L. Loginov — Institute of Market Problems of the Russian Academy of Sciences.

Kobilzhon Kh. Zoidov — Institute of Market Problems of the Russian Academy of Sciences.

Aleksey A. Medkov — Institute of Market Problems of the Russian Academy of Sciences.

Восстановление экономики Сирии: формирование российского инфраструктурного ядра в ближневосточном узле мировых стратегических проектов

Restoring Syrian Economy: Formation of Russian Infrastructural Nucleus in the Middle East Node of the World Strategic Projects

УДК 339.97

Российская стратегия по оказанию содействия законному руководству Сирии в борьбе с террористическими формированиями продемонстрировала наступление качественно нового этапа: не только США, но и Россия теперь может восстанавливать закон и порядок в наиболее важных регионах мира. Следующим этапом возвращения роли и признанного статуса великой державы для России является организация успешного восстановления разрушенной террористической войной экономики Сирии в условиях критической ограниченности сирийских национальных ресурсов на эти цели. Для этого необходима разработка и реализация российского аналога плана Маршалла¹. Предлагается концентрация российской экономической помощи и инвестиций на наиболее перспективных для российских и сирийских интересов направлениях развития сирийской инфраструктуры с ключевым положением объектов, восстановленных или созданных с российским участием. Базовый императив здесь — отработка в Сирии новой модели реализации российских возможностей в ключевых секторах (узлах) осуществления мировых стратегических проектов как нового формата развития Ближнего Востока.

Ключевые слова

Мировая экономика, инфраструктура, проекты, Сирия, нефть, газ, Россия, энергетический хаб, энергетические компании, энергоузловое управление, стратегия.

Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 16-02-00463а «Формирование организационных механизмов оперирования нефтегазовыми ресурсами на основе многоагентного моделирования для защиты экономических интересов России от манипулирования ценами на нефть на мировых рынках»).



Сирийский конфликт и возвращение Россией статуса великой державы

Успешные антитеррористические боевые действия сирийской армии при поддержке российской авиации против боевиков различных террористических формирований ставят на повестку дня выработку российской стратегии оказания помощи по восстановлению и развитию экономики Сирии. Поскольку завершение активной итоговой фазы

антитеррористической кампании может затянуться надолго, для экономического восстановления Сирии необходимо стратегическое планирование.

Требуется вписывание этих процессов в экономическую и военную стратегию России (и, возможно, других государств — членов ЕАЭС), увязка с планами развития российских нефтегазовых, машиностроительных и строительных компаний и пр.

Russian strategy in assisting the legitimate leadership of Syria in their fight against terrorist groups has shown the beginning of a qualitatively new stage: not only the USA, but also Russia can now restore law and order in the most important regions of the world. The next Russia's step in gaining back its role and recognized status of superpower shall be organization of successful reconstruction of Syria's economy, destroyed by the terrorist war, in conditions of critical limitations of the Syrian national resources for these purposes. This requires elaboration and implementation of Russia's equivalent of the Marshall Plan. It is proposed to concentrate Russian economic aid and investments in those sectors of the Syrian infrastructure development, that are the most promising for the Russian and Syrian interests, with the key positioning of objects restored or created with Russian participation. The basic imperative here is adjusting in Syria a new model of the Russian opportunities realization in key sectors (nodes) of the global strategic projects implementation as the new format of the Middle East development.

Keywords

World economy, infrastructure, projects, Syria, oil, gas, Russia, power hub, energy companies, power nodal management, strategy.



Фактически с учетом современных мирохозяйственных рыночных реалий надо создать российский аналог плана Маршалла, успешно реализованный США в собственных интересах в разрушенных войной странах Европы [1].

Это необходимо для того, чтобы закрепить максимально выгодный нашей стране — с учетом ближних и дальних перспектив — детализированный экономический формат развития Сирии как ключевого пророссийского экономического, политического и военного форпоста в стратегически важном регионе мира и кооперированного партнера ЕАЭС.

Эту политику предлагается строить на основе формирования и развития интегрированного инфраструктурно-индустриального комплекса Сирии с учетом перспектив его расширения на соседние страны.

При этом интегрированный инфраструктурно-индустриальный комплекс понимается как своего рода трансграничная территориально-отраслевая сеть индустриально-инфраструктурных объектов (опосредующая через товарно-финансовые потоки, встречные вектора спроса и предложения в рамках конфигурирования хозяйственных связей), в узлах которой концентрируются ядра добавленной стоимости [2].

Ранее в Сирии при помощи СССР было построено более 40 промышленных объек-

тов, созданы нефтеперерабатывающий комплекс, ирригационные сооружения, железные дороги, высоковольтные линии электропередачи, Евфратский гидроэнергетический комплекс и пр.

Помощь России в восстановлении экономики Сирии должна представлять собой не совокупность отдельных малосвязанных проектов, пролоббированных различными российскими компаниями для получения федерального финансирования, а комплексный план продвижения группы российских и союзных евразийских товаропроизводителей, которые обладают определенной международной конкурентоспособностью для встраивания в структуру рынков Ближнего Востока. План должен включать электро-, нефте- и газотранспортную инфраструктуру, энергетические хабы, железнодорожную, морскую, автомобильную и иную логистику, агропромышленные кластеры, телекоммуникационные линии и прочее с расчетом на предоставление услуг не только в Сирии, но и во всех близлежащих странах.

Целесообразно также формирование в Сирии ближневосточного финансового узла, ориентированного на продвижение рубля (как региональной резервной валюты и средства международных расчетов) с перспективой его замены единой денежной единицей ЕАЭС (возможно, в формате валютных пар рубль — юань, рубль — доллар и т.п.).

Здесь требуют детализации механизмы финансирования инфраструктурных программ в экономике Сирии, противодействие экономическим спецоперациям, фактически экономической войне против Сирии, ведущейся рядом исламских государств при поддержке некоторых стран Запада.

Требуют уточнения экономические (в том числе финансовые, организационные, информационные и т.п.) механизмы управления экономикой Сирии (как модели в отношении иных стран, где присутствуют российские интересы) в условиях кратко- и среднесрочных военных конфликтов и террористических операций различного масштаба, в условиях чрезвычайных ситуаций, иницииро-

ванных массовых беспорядков («оранжевые революции», информационное противостояние) и т.п.

Предполагается, что должен быть создан проект интеграции Сирии в контур народно-хозяйственного координирования развития экономики России и ЕАЭС, включая организационные механизмы и процедуры такой координации [3]. Ряд организационных моделей таких механизмов планирования разработан Институтом экономических стратегий и Институтом проблем рынка РАН (концепции создания и функционирования Росплана, Госкомитета по науке и технологиям, транспортно-транзитной инфраструктурной системы Россия — ЕАЭС и пр.).

➤ В настоящее время нефтепроводы к сирийским портам из Северного Ирака бездействуют. Это существенно укрепляет позиции других ведущих нефтегазовых экспортеров, прежде всего Саудовской Аравии и Катара.

Геостратегический генезис сирийского конфликта

Текущий мировой финансово-экономический кризис показал, что ранее успешно действовавшие модели финансово-экономического контроля рыночных пространств (на основе конфигурирования структуры и объемов инвестиционных вложений и пр.) оказались исчерпаны [4].

В связи с крайне высокой степенью ожесточения конкурентной геостратегической борьбы между различными игроками в мировой экономике на первый план вышли явно или латентно силовые методы принуждения конкурентов к действиям в определенных сегментах мировых рыночных пространств.

Еще в начале 1970-х годов при отце нынешнего президента Хафезе Асаде Сирия национализировала часть трубопроводов к средиземноморским портам Турции, Ливана, Из-



раиля и ее собственным, а также связанные с ними терминалы, которые размещены на ее территории. Основным же собственником нефтегазовых артерий на Ближнем Востоке (кроме Сирии) является Саудовская Аравия [5].

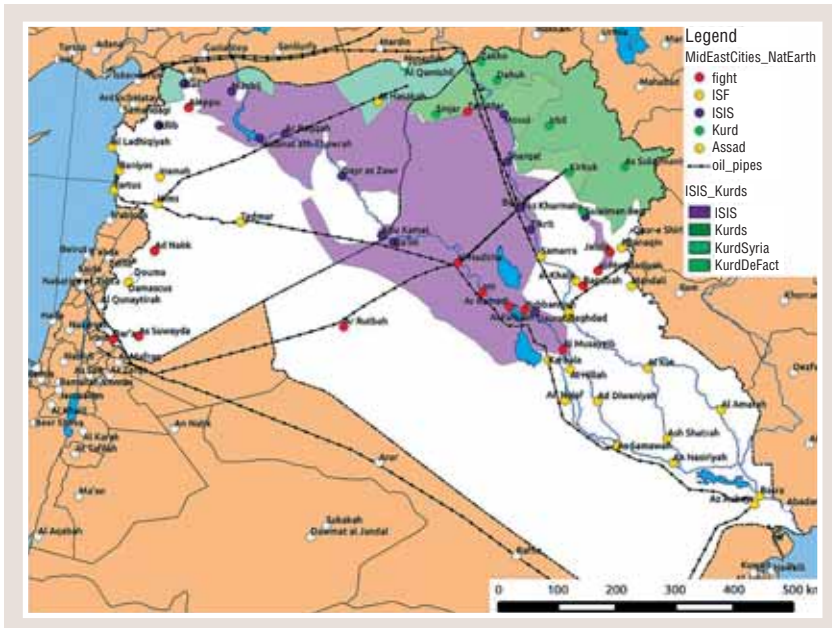
Ситуация в Сирии влияет на географию международных потоков нефти и газа. Причем к внутрисирийскому конфликту и к его нефтегазовым факторам имеют отношение Иран, Саудовская Аравия, Катар, Ирак, Турция и другие страны, что связано с важной ролью Сирии в транзите нефти и газа из Ирака, Аравийского региона и бассейна Персидского залива.

В настоящее время нефтепроводы к сирийским портам из Северного Ирака бездействуют. Это существенно укрепляет позиции других ведущих нефтегазовых экспортеров, прежде всего Саудовской Аравии и Катара.

Территория Сирии как бы «закрывает» морской район, где незадолго до начала активной фазы террористической войны были обнаружены крупные запасы газа. Плюс, конечно, нефте- и газотранзитный фактор. Последнее обстоятельство предопределило важную роль Сирии в системе транзитных портово-нефтепроводных систем в регионе, из которой сирийская инфраструктура фактически выпала после активизации террористической войны.

Рисунок 1

Карта нефтяных территорий и нефтепроводов Сирии и Ирака, контролируемых различными вооруженными формированиями по состоянию на середину 2015 г. [7]



Катар и Иран планируют альтернативные друг другу проекты экспорта газа по трубопроводам через Ирак и Сирию, далее по средиземноморскому дну на Балканы и в Италию. Правительство Сирии перед активизацией военных действий приняло решение о поддержке иранского проекта, что прямо противоречило интересам Турции как предполагаемого «транзитера» газа в Европу [6].

Именно этими факторами объясняются попытки террористических формирований в первую очередь захватить определенные сирийские территории (рис. 1).

Планы раздела Сирии вынашивались западными державами в середине 1940-х, во второй половине 1950-х, в конце 1960-х годов и позже. В середине 1950-х — начале 1960-х годов Турция пыталась оккупировать примыкающую к ней Северную Сирию, где проходят два нефтепровода: из Северного Ирака к портам Джейхан и Юмурталык (Турция), а также Банияс и Латакия (Сирия). Та же операция планировалась в ходе израильско-арабской войны в июне 1967 г. и в период обострения сирий-

ско-иракских отношений в конце 1960-х — начале 1970-х годов [5].

Тогда именно прямая политическая и военная помощь СССР, оказанная Сирии, помешала этим планам, а сейчас — помощь России. История повторяется.

Существенную угрозу интересам Катар и Саудовской Аравии составляет открытие значительных запасов нефти и газа в прибрежной зоне Сирии. Кроме того, по информации одного из ресурсов правительства Сирии, полученной в 2010 г., страна также обладает запасами нефтяного сланца, составляющими, как предполагается, несколько миллиардов тонн.

Альтернативным саудовским и катарским планам является трубопровод Иран — Ирак — Сирия, нацеленный на Европу. Иранский газ из месторождения «Южный Парс» мог бы продаваться за альтернативный набор национальных валют, в том числе за евро.

Ключевым событием для начала атаки на Сирию являлось то, что президент страны Башар Асад незадолго до начала активной фазы террористической войны предло-



жил «Концепцию четырех морей», в рамках которой Сирия стала бы ключевым игроком: предлагалось соединить газопроводами Каспийское, Средиземное, Черное моря и Персидский залив, а значит, объединить Сирию, Иран, Турцию и Азербайджан в единую нефтегазотранспортную систему с выходом к Средиземному морю. Причем, в отличие от российских компаний проект оставлял западно-европейских и американских партнеров за бортом [8].

В ходе сирийской военной кампании Россия посягнула на главную прерогативу США после холодной войны — силовое наведение порядка там, где это им нужно.

Реалистичные возможности для экономического проникновения России на Ближний Восток

Любая российская экономическая помощь, направляемая за рубеж, должна впоследствии окупаться. И желательно не только в геополитическом аспекте, но и напрямую, то есть монетизироваться для товаропроизводителей и российских бюджетов всех уровней. Иначе говоря, российская экономическая помощь другим странам должна вернуться как сопоставимая по объему сумма прибыли, получаемой российскими товаропроизводителями в результате увеличения заказов из-за рубежа и предоставления возможности российским и кооперированным с ними союзным евразийским предприятиям наращивать поставки за рубеж. Кроме того, в этих странах целесообразно формирование инфраструктурных узлов, концентрирующих объекты, созданные или эксплуатируемые с российским участием (в том числе за счет российских инвестиций). Под такую стратегию ИНЭС разработана концепция энергоузлов управления [9].

Основным экономическим критерием здесь может быть наращивание объемов добавленной стоимости, получаемой российскими товаропроизводителями от расширения внешнеэкономического контура экономических операций на зарубежных рынках, где мы еще можем быть хоть как-то конкурентоспособны [10].

➤ В идеале любая российская экономическая помощь, направляемая за рубеж, должна впоследствии окупаться.

В конце XX — начале XXI в. на Ближнем Востоке и в Азии началось расширение сферы бизнес-интересов российских товаропроизводителей в территориальной зоне сирийского и других доступных ближневосточных рынков. Одним из основных векторов этой политики является возможность оказания дочерними и зависимыми обществами (ДЗО) группы ведущих российских компаний широкого спектра строительных, энерготранспортных, телекоммуникационных и любых других услуг как элементов кооперационной увязки производств, транспорта, логистики, сбыта (сирийско-российская структурированная распределенная матрица заказов, обеспеченных ресурсами) и оперирования финансовыми ресурсами [11].

Таким образом, в сложившихся условиях рациональна концентрация российской экономической помощи и инвестиций на наиболее перспективных направлениях развития сирийской инфраструктуры с ключевым положением объектов, восстановленных или созданных с российским участием. Это позволит резко расширить возможности оптимизационного структурирования процессов обеспечения российских национальных интересов



➤ Сирийская военная кампания — претензия на статус сверхдержавы. Россия посягнула на главную прерогативу США после холодной войны — силовое наведение порядка там, где это им нужно.

в ключевых секторах (зонах концентрации добавленной стоимости) пересечения товарных и финансовых потоков в стратегически важных регионах мира.

Пул моделей сотрудничества и интеграции в сфере российских интересов

Необходима разработка управленческой модели сотрудничества российских и сирийских компаний для взаимовыгодного расширения сфер извлечения прибыли и наращивания добавленной стоимости, получаемой в экономике Сирии и на доступных рынках прилегающих стран.

Технологической базой этой деятельности является инфраструктура производства и сбыта топливно-энергетических, сырьевых, продовольственных и иных ресурсов и оказания производственных, логистических, транспортных и других услуг. Ее развитие должно опираться на соответствующие изменения организационной структуры, бизнес-моде-

лей и иных аспектов управления группы ведущих российских компаний [12].

Глобализационная трансформация должна обеспечивать возможность практической реализации стратегического подхода к решению задачи перехода российских компаний, кооперирующихся в той или иной форме с сирийскими предприятиями, к трансграничному оказанию комплексных инфраструктурных услуг [13].

Требуется решение функциональных задач группы ведущих российских компаний в системе кооперационной увязки производств, транспорта, логистики, сбыта и оперирования финансовыми ресурсами с опорой на сирийский фунт и рубль в Сирии и других странах Ближнего Востока.

Целесообразно формирование интегрированных инфраструктурных кластеров с интеграцией распределенных процессов взаимодействия бизнес-агентов, формирующихся вокруг объектов, восстановленных или созданных с российским участием.

Кластерная модель может стать основой управления функционированием и расширением сфер российских экономических операций в отношении территориальных зон, определяющих условия извлечения прибыли и наращивания добавленной стоимости как в Сирии, так и в других странах.

Это целесообразно осуществить по всему спектру топливно-энергетических, сырьевых, продовольственных и иных ресурсов и услуг (добыча/производство топливно-энергетических ресурсов, их транспортировка и сбыт, строительные, научно-технические и инженеринговые услуги, финансовые операции с долгами и обязательствами и пр.).

Такая модель является удобным организационным механизмом для реализации международно признанного статуса и энерго-гарантирующей роли группы ведущих российских компаний, которые могли бы обеспечить устойчивость национальных электро-, нефте- и газотранспортных систем, энергетических хабов, железнодорожной, морской, автомо-



бильной и иной логистики в странах, сотрудничающих с Россией в сфере энергетики [14].

Российский аналог плана Маршалла

С учетом ограниченности имеющихся финансовых, индустриальных и иных ресурсов Сирии быстрое восстановление экономики страны за счет собственного потенциала невозможно. По объективным причинам основным экономическим союзником Сирии является Россия.

История мировой экономики знает несколько примеров успешного восстановления разрушенных войной экономик разных стран на основе иностранной экономической и иной помощи.

С учетом ряда политических и экономических особенностей в качестве наиболее подходящего аналога эффективной и выгодной нашей стране стратегической программы помощи Сирии мы предлагаем рассмотреть план Маршалла. По его образу и подобию предполагается (на основе отработки в Сирии) внедрить новую модель реализации российских возможностей в ключевых секторах (узлах) осуществления мировых стратегических проектов как новый формат развития Ближнего Востока (возможно, в рамках российской доктрины возрождения и развития Ближнего Востока).

«Колоссальный масштаб разрушений на Ближнем Востоке требует выработки долгосрочной и комплексной программы. Для возрождения и развития региона нужен современный план Маршалла», — сказал В.В. Путин на заседании дискуссионного клуба «Валдай» в Сочи [15].

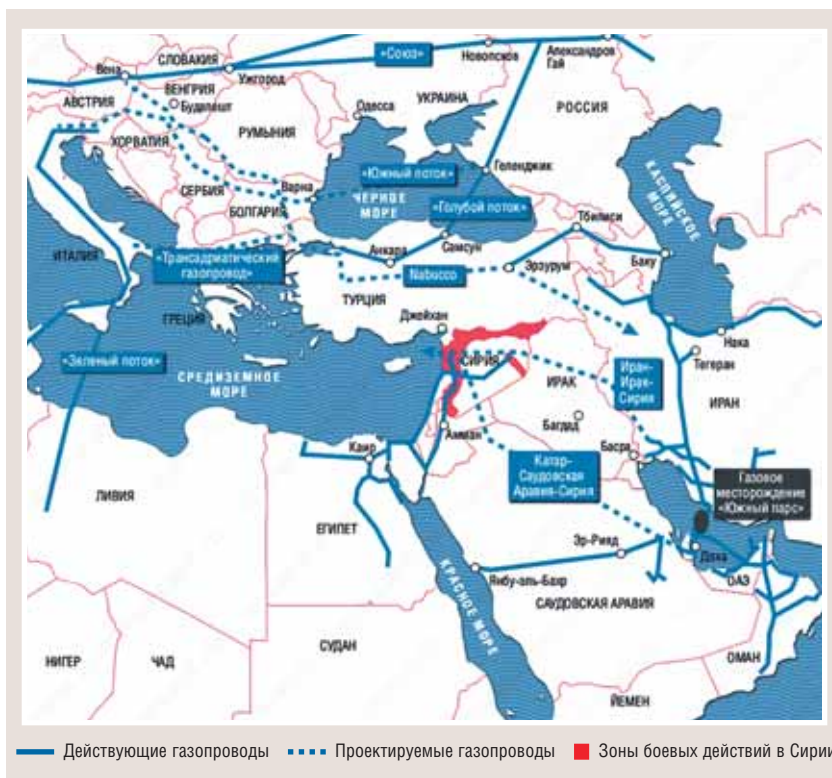
План Маршалла предложен в 1947 г. американским государственным секретарем Джорджем К. Маршаллом, он вступил в действие в апреле

1948 г. План Маршалла содействовал установлению послевоенного мира в Западной Европе. Заявленной США целью реализации плана было восстановление разрушенной войной экономики Европы, устранение торговых барьеров, модернизация промышленности европейских стран и развитие Европы в целом.

Согласно оценкам, в одной только Сирии разведанные доказанные запасы газа насчитывают 284 млрд м³, нефти — 2,5 млрд барр., горючих сланцев — 50 млрд т, и есть возможность дальнейших открытий. Уровень добычи нефти, который до восстания был равен 380 тыс. барр. в день, упал до 20 тыс. барр. в день, то есть спад составил примерно 95%. По некоторым оценкам производство природного газа сократилось вполтину — до 15 млн м³. Большое количество газа уходит на повторную закачку в пласт для повышения нефтеотдачи. Беспорядки не только нарушили добычу, но и привели к бегству иностранных производителей и финансовых институтов. Почти вся сирийская нефть экспортировалась в Европейский союз (ЕС). Продажи прак-

Рисунок 2

Карта снабжения Европы газом (южный сектор)



тически полностью прекратились после того, как в декабре 2011 г. (рис. 2). ЕС наложил эмбарго на сирийскую нефть. Недавно ЕС фактически разрешил импорт с удерживаемых повстанцами территорий при условии одобрения сделок Сирийской национальной коалицией [16].

Именно в этом контексте был выдвинут проект нового трубопровода для катарского газа. В 2009 г., во время визита эмира Катара шейха Хамада Аль Тани в Турцию, была достигнута договоренность о строительстве трубопровода и его присоединении к «Набукко» в Турции. Он должен начаться в Катаре и пройти через Саудовскую Аравию, Иорданию и Сирию, дойдя до Турции. Европейские рынки стали бы делить ресурсы с Турцией, исключив из этой цепочки Сирию и Россию.

Сирия — ключевое звено в конкурирующих проектах обоих трубопроводов (начинающегося в Иране и начинающегося в Катаре), а также ряда других стратегических проектов на Ближнем Востоке. Фактически речь идет о попытках вытеснить Россию из будущей инфраструктурной модели транспортировки нефти и газа на Ближнем Востоке и в Средиземноморье, а также заблокировать участие России в формировании и эксплуатации ряда

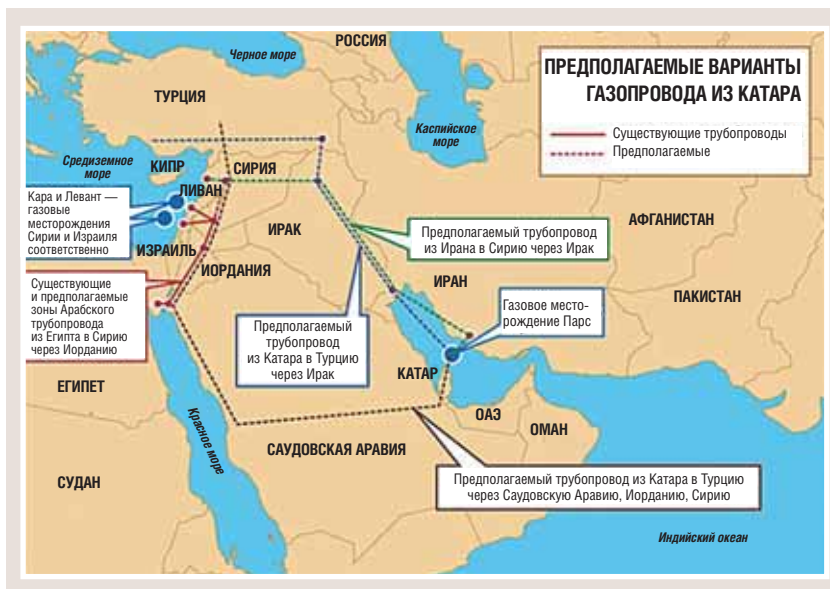
трансграничных транспортных коридоров Ближний Восток — Европа и Ближний Восток — Азия.

Будущее мировой нефтегазовой системы в значительной степени зависит от того, выживет правительство Асада или произойдет смена режима. Катар — не единственная страна, которая выиграет от строительства трубопровода, альтернативного иранским, сирийским и российским интересам (рис. 3). Помимо транспортировки катарского газа он позволит Турции освободиться от зависимости от иранских поставок и серьезно ограничит близкое к доминирующему положение России в качестве поставщика нефти и газа в Европу.

В случае реализации российского аналога плана Маршалла для восстановления экономики Сирии открывается возможность осуществления широкого спектра инфраструктурных проектов, нацеленных на стратегические зоны Ближнего Востока, в которых группы ведущих российских и сирийских компаний смогут играть одну из ведущих ролей. Это ставит на повестку дня необходимость смены бизнес-позиционирования для становления при помощи России роли и статуса Сирии в мировой экономике и важнейших ее ближневосточных точках как универсального международного оператора товарными и финансовыми потоками (с узловым центром в Сирии) на Ближнем Востоке [18].

Рисунок 3

Предполагаемые варианты строительства газопроводов [17]



В рамках смены бизнес-позиционирования Сирии в важнейших ближневосточных точках мировой экономики целесообразно, например, создать на ее территории узловые торговораспределительные центры, в частности совместные российско-сирийские хабы — газовый, нефтяной, зерновой и контейнерный. Расположение ряда таких хабов на Средиземноморском побережье создаст стратегический экономический фор-

пост России, позволяющий в перспективе развивать совокупность внешнеэкономических бизнес-проектов в стратегически важном регионе мира [19].

Стратегические императивы России в сирийском экономико-политическом узле

24 октября 2014 г. Сирия подала заявку на вступление в зону свободной торговли с Россией. Зона свободной торговли предполагает отмену таможенных пошлин, налогов и сборов, а также количественных ограничений на поставки товаров государств-участников, что закрепляется международными договорами, заключаемыми странами-участницами.

Руководители Сирии и России ведут переговоры о присоединении арабской республики к Евразийскому экономическому союзу (ЕАЭС) и к свободной таможенной зоне.

В случае сохранения сырьевой специализации экономики Сирии большое значение приобретает развитие инфраструктурно-индустриальной системы ТЭК, организация и повышение эффективности производственно-транспортного процесса (увязка процессов кооперированного производства, перевозки и сбыта) [20].

Целью государственной политики в этом случае должна стать оптимизация организационных схем присвоения доходов от интегрированного использования инфраструктурных и индустриальных факторов экономического развития в целях более равномерного развития страны [21].

В настоящее время развитие международных производственно-транспортных коридоров Ближний Восток — Европа и Ближний Восток — Азия на основе восстановленной и модернизированной сирийской топливно-энергетической и транспортно-логистической инфраструктуры приобретает особую актуальность в связи с вниманием, уделяемым главами европейских государств созданию новых механизмов энергообеспечения.

Напряженная экономико-политическая ситуация, сложившаяся вокруг России и Сирии,

которая сопровождается введением режима экономических санкций, объективно подталкивает две страны к укреплению сотрудничества во всех сферах. Развитие производственно-транспортных коридоров Ближний Восток — Европа и Ближний Восток — Азия на основе восстановленной и модернизированной сирийской топливно-энергетической и транспортно-логистической инфраструктуры должно стать инфраструктурной основой роста взаимной торговли и инвестиций России и других стран.

Сотрудничество Сирии и ЕАЭС требует эффективного решения вопроса инфраструктурно-индустриальной изоляции этой республики. Новая восточная ветвь направления Ближний Восток — Европа и Ближний Восток — Азия на основе восстановленной и модернизированной сирийской топливно-энергетической и транспортно-логистической инфраструктуры в средиземноморском регионе, проходящая по территории Сирии, может быть использована для создания транспортной сетки и энергетического хаба в районе Средиземного моря.

Восстановление и развитие сегментов территориально-отраслевой сети индустриально-инфраструктурных объектов, предоставляющей производственные, транспортные, логистические сервисы, должно стать основным инфраструктурным проектом, несмотря на все сложности, связанные с военно-политическими условиями и высокой стоимостью его реализации. Этот про-



изводственный комплекс будет способствовать реализации производственного потенциала Сирии в случае следования товаров через транспортную сеть и энергетический хаб в районе Средиземного моря по новой ветви производственно-транспортных коридоров Ближний Восток — Европа и Ближний Восток — Азия на основе восстановленной и модернизированной сирийской топливно-энергетической и транспортно-логистической инфраструктуры.

Особенно актуальна такая постановка вопроса в связи с выдвиганием российским руководством проекта Большого евразийского партнерства с участием ряда стран Европы и Азии [22].

Так, в выступлении в июне 2016 г. на пленарном заседании 20-го Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) Президент РФ В.В. Путин сообщил о планах создания Большого евразийского партнерства с участием ЕАЭС, Китая и пр. Российский президент отметил, что сотрудничать с ЕАЭС выразили готовность порядка 40 государств и международных организаций. «Предлагаем подумать о создании Большого евразийского партнерства с участием ЕАЭС, а также стран, с которыми у нас уже сложились тесные отношения: Китай, Индия, Пакистан, Иран и, конечно, имея в виду наших партнеров по СНГ, другие государства и объединения».



24 тезиса о восстановлении сирийского экономического потенциала

1. Начиная с древних времен территория современной Сирии имела транзитное значение, была местом соприкосновения торговых потоков, следующих по маршруту Азия — Европа и в обратном направлении. Шелковый путь XXI в. должен заканчиваться там, где ему предписано историей, — в Сирии. Именно через сирийские порты коридор Восток — Запад получит выход в Средиземное море. Перевозки по нему могут использоваться для поставки товаров не только в Европу, но и в страны Африки, активизация связей с которыми предусматривается в рамках китайской инициативы «Один пояс — один путь». Именно эта конечная точка должна стать приоритетной в развитии южных маршрутов нового Шелкового пути при российском участии.

Кроме того, один из вариантов морского Шелкового пути XXI в. (одной из двух частей китайской инициативы) предусматривает развитие маршрута, проходящего через Персидский залив и далее через арабские страны до средиземноморских портов, которыми могли бы стать морские ворота Сирии. Рассматривая варианты сопряжения развития топливно-энергетической и транспортно-транзитной системы ЕАЭС и инициативы КНР «Один пояс — один путь», следует особо оговаривать включение Сирии в систему международных топливно-энергетических и транспортных коммуникаций.

2. Целесообразно создание на территории Сирии узловых торгово-распределительных точек, в частности совместных российско-сирийских хабов — газового, нефтяного, зернового и контейнерного.

Египет, Иран, Турция, Саудовская Аравия, Сирия, Иордания и Ливия являются традиционными рынками сбыта российского зерна. Ирак также может рассматриваться как рынок сбыта российского зерна и продукции животноводства, что приведет к наполнению грузовой базы железной дороги в Сирию.

➤ **Напряженная экономико-политическая ситуация, сложившаяся вокруг России и Сирии, которая сопровождается введением режима экономических санкций, объективно подталкивает две страны к укреплению сотрудничества во всех сферах.**

3. Институциональной основой гармонизации процесса экономического и политического возрождения Сирии может стать ее вхождение в Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС), на площадке которой могут быть урегулированы вопросы сопряжения различных топливно-энергетических и транспортно-транзитных проектов, планируемых к реализации различными странами. Это позволит исключить ненужную конкуренцию между различными маршрутами поставок российских и сирийских топливно-энергетических ресурсов.

4. В рамках ШОС наиболее эффективным способом может быть осуществлена функциональная интеграция комплексов топливно-энергетической инфраструктуры России, Сирии и стран Центральной Азии и Каспийского моря. После нормализации военно-политической обстановки в Сирии следует активизировать участие российских компаний в реализации проектов по расширению добычи на сирийской территории нефти и газа, а также реализации таких трубопроводных проектов, как:

- нефтепровод Киркук — Банияс;
- магистральный газопровод Иран — Ирак — Сирия;
- сирийская часть Стратегического панарабского газопровода Египет — Иордания — Сирия (от сирийско-иорданской границы до сирийского города Хомс).

5. Ключевую роль в развитии и реализации транспортно-транзитного потенциала Сирии должно сыграть сооружение и организация перевозок грузов по железной дороге Россия — Казахстан — Туркменистан — Иран — Ирак — Сирия.

6. Возрождение экономики Сирии требует топливно-энергетического и транспортно-коммуникационного обеспечения постконфликтного социально-экономического развития в странах Западной Азии, а также заключения военно-стратегических и экономических союзов между Россией, ЕАЭС и странами шиитской дуги, прежде всего Ираном, Ираком и Сирией. Именно Иран обладает механизмами «мягкой силы» в виде идеологии «шиитского пробуждения», формируемой духовными учреждениями религиозной столицы Ирана — города Кум и имеющей влияние во всех странах Западной Азии.

Таким образом, при восстановлении экономики Сирии России следует уделить особое внимание развитию двусторонних и многосторонних отношений с Ираном, прежде всего в торгово-экономической, топливно-энергетической и транспортной сферах, что предполагает совместное участие в конкурентной борьбе с компаниями из развитых стран и транснациональными корпорациями.

7. Целесообразно создание зон свободной торговли (ЗСТ) ЕАЭС с Индией, Ираном, Сирией. Партнерство ЕАЭС с Сирией, Ираном, Индией выведет интеграцию на новый уровень, придаст ей глобальное значение. Возникновение блока ЕАЭС + Иран дополнит реальным содержанием возможное присоединение (сотрудничество) Сирии к ЕАЭС в той или иной форме.



8. Особо важно формирование в Сирии с российским участием ближневосточного финансового центра с опорой на использование интегрированных элементов универсальной расчетной, платежной, торговой и клиринговой системы.

9. Следует поддержать усилия российских органов госуправления, направленные на создание зоны свободной торговли с Ираном, а также «зеленого коридора», предусматривающего предварительное информирование о грузах, следующих в трансграничном сообщении.

Увеличение торгового оборота с Сирией и Ираном, рост закупок сельскохозяйственной продукции, рыбы и морепродуктов должны быть увязаны с организацией курсирования ускоренных поездов, перевозящих рефрижераторные контейнеры (рефконтейнеры). Кроме того, необходима увязка закупок иранских товаров с усилиями Ирана по развитию транспортного направления Север — Юг, с его продлением в Сирию также с участием России.

В частности, необходимо увязать установление транспортных связей с Сирией, Ираном, Ираком и иными государствами с развитием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала, строительством порта Лагань в Калмыкии, модернизацией Волго-Донского канала и ВВП России в целом. Среди прочего это позволит оживить сокращающийся грузооборот российских портов в бассейне Каспийского моря.

10. Перспективно развитие морской транспортной оси Тартус (Сирия) — Новороссийск/порты Крыма (Россия), что требует обеспечения надежного железнодорожного и автомобильного сообщения полуострова с материком, а также развития транспортных подходов к северокавказским портам. Активизация прямого морского сервиса с участием портов Сирии и России направлена и на исключение рисков, связанных с транспортными маршрутами, пролегающими через украинские порты, через которые ранее частично осуществлялся российско-сирийский торговый оборот.

Кроме того, налаживание регулярного морского сообщения с портами Сирии позволит загрузить российские мелководные порты Азовского и Черного морей с использованием российских судов типа «река — море». Сделать это технически позволяют особенности судоходства по Черному и Средиземному морям.

11. При восстановлении экономики Сирии необходимо использовать стремление Ирана стать страной с развитым транзитным сектором экономики. При этом надо иметь в виду, что Иран четко придерживается политики развития собственной промышленности с высокой степенью локализации производства (на уровне не менее 70%) продукции транспортного машиностроения и элементов строительства инфраструктурных объектов. Однако, имея собственную заинтересованность в стабилизации обстановки и развитии экономики Сирии, Иран может быть заинтересован в организации Россией таких производственных площадок в Сирии.



В переговорах с представителями иранского руководства необходимо увязывать размещение высоколокализованных сборочных производств российского транспортного машиностроения одного типа продукции в Иране с организацией российскими компаниями производства другой продукции в Сирии, обеспечивая при этом рост взаимной торговли (с участием России) между этими государствами.

12. Устойчивому социально-экономическому развитию Сирии будет способствовать создание на ее территории российских региональных сервисных центров, занимающихся ремонтом и обслуживанием произведенных в России транспортных средств: морских судов, самолетов, автомобильного и железнодорожного подвижного состава, а также бронетехники.

13. Установление надежной сухопутной транспортной связи с Сирией неотделимо от активного российского участия в развитии

и модернизации транспортной инфраструктуры Ирана². Сирия, как и Иран, должна стать значимым рынком сбыта продукции российского транспортного машиностроения, оборудования и услуг для сооружения инфраструктурных объектов.

14. Сирия и Иран являются для государств Центральной Азии главнейшим транзитно-транспортным путем к мировым рынкам, открывающим ворота как в страны Ближнего Востока, так и (через Турцию) в Европу, а также в Пакистан, Индию, страны Юго-Восточной Азии [23]. Сирия предоставит странам Центральной Азии выход к Средиземному морю, на европейские и африканские рынки. Это будет альтернативой формирования на иранской территории Южного международного железнодорожного маршрута, который берет начало в Китае и ведет в Турцию и далее в Восточную Европу через Болгарию.

15. Ключевое значение в развитии транспортно-коммуникационной системы Ирана имеет расширение и строительство подходов к порту Чехбехар на берегу Индийского океана, который решает проблему военно-политических рисков использования Ормузского пролива. Налаживание надежной сухопутной связи Ирана с Сирией (через Ирак) также будет способствовать минимизации упомянутых рисков. Участие России в этих проектах позволит избежать конкурентных угроз российским интересам.

В целом военно-политическая нестабильность и постоянная угроза террористических атак требуют максимальной дифференциации направлений транспортировки топливно-энергетических ресурсов и маршрутов перевозок грузов и пассажиров в Западной Азии.

16. Российско-турецкие противоречия являются значимым фактором развития топливно-энергетического и транспортно-транзитного потенциала соседних государств. Этим должна воспользоваться и Сирия. Наличие ирано-турецких противоречий в пропуске транзитных грузопотоков будет способствовать наполнению грузами сирийских транс-



портных коммуникаций. Развитие туристическо-рекреационного сектора экономики Сирии и рост пассажиропотоков тоже могут быть следствием «охлаждения» российско-турецких политических и экономических отношений³.

17. Развитие топливно-энергетического и транспортно-транзитного сектора экономики Сирии и интеграция в эту инфраструктуру российских топливно-энергетических компаний будет способствовать решению проблемы инфраструктурных ограничений Восточного Средиземноморья в формате, не противоречащем российским интересам.

В частности, при всех амбициях руководства страны транзитные возможности Турции далеко не безграничны. В частности:

- лимитирована пропускная способность черноморских проливов, судоходство по которым, согласно международному законодательству, является свободным и не приносит Турции значительных прямых доходов;
- построенный недавно тоннель «Мармарай» под Босфором призван решить прежде всего транспортные проблемы Стамбула, движение грузовых составов по нему возможно только ночью;
- железная дорога Баку — Тбилиси — Карс имеет слабые стороны, кроме того, строительство турецкого участка линии затягивается;
- наличие паромной переправы через озеро Ван ограничивает железнодорожное сообщение по маршруту Иран — Турция, кроме того, между странами регулярно возникают противоречия организационного и институционального характера.

Все это делает вполне реальными перспективы превращения Сирии (с участием России) в транзитную страну, альтернативную Турции.

18. Развитие и реализация топливно-энергетического и транспортно-транзитного потенциала Сирии будет происходить в условиях жесткой конкурентной борьбы с другими государствами, претендующими на роль транзитного центра Западной Азии. Прежде всего речь идет о Турции, Египте и Израиле.

Так, Израиль стремится стать международным центром морских перевозок, транзитной страной для Иордании, Турции, сухопутным мостом между Средиземным морем и странами Персидского залива. С этой целью в стране модернизируются старые порты и строятся новые, в частности порт Залива в Хайфе и Южный порт в Ашдоде, которые должны принять первые суда в 2021 г. Разработан проект скоростной железной дороги Эйлат — Ашдод протяженностью 350 км: она соединит израильские порты на Красном и Средиземном морях и позволит перевозить грузы в обход Суэцкого канала.

Стать транзитной страной Израилю мешают неразрешимые политические противоречия с соседними арабскими государствами. Преимуществом Израиля является наличие мощного лоббистского ресурса в развитых странах и в России, использование которого может препятствовать превращению Сирии в региональный транзитный центр. Представляется, что в случае обострения отношений США и Европы с Египтом и сохранения напряженности в отношениях с Сирией Израилю будут предоставлены необходимые финансовые средства для реализации перспективных проектов развития транспортно-транзитного сектора экономики.

19. Китай мог бы использовать один из портов Сирии в качестве точки морского входа в государства Западной Азии в рамках реализации проекта «Морской Шелковый путь XXI века», что особенно актуально в рамках возможного участия китайских компаний в восстановлении экономики Сирии на принципах кооперации с российскими компаниями. Необходимо строительство и организация с участием России работы крупного контейнерного порта в Сирии, способного принимать суда-контейнеровозы большой вместимости. Следует предложить Китаю, странам — членам ШОС и ЕАЭС программу паритетного развития и наполнения грузопотоками портов Сирии.

20. Целесообразно создание государственно-частной российско-сирийской торгово-транспортной компании (РСТТК), в задачи которой должны входить: инфраструк-



турное обеспечение экономического возрождения Сирии, стимулирование взаимных экспортно-импортных операций, развитие топливно-энергетического и транспортно-транзитного сектора сирийской экономики, стимулирование экспорта российских топливно-энергетических ресурсов, а также высокотехнологичных товаров и строительных услуг.

Компания должна стать оператором группы взаимосвязанных видов бизнеса на Ближнем Востоке по поставкам топливно-энергетических ресурсов и оказанию транспортно-транзитных, строительных и иных услуг.

Целесообразно, чтобы РСТТК также стала соучредителем крупной судоходной компании — оператора рынка глобальных контейнерных перевозок или имела соответствующее подразделение в своей структуре. График прямых судозаходов (ротация) компании должен включать сирийские порты.

21. К участию в осуществлении российско-сирийских проектов необходимо привлечь крупную российскую страховую компанию (государственную, тесно связанную с государством или на принципах государственно-частного партнерства) с целью страхования чрезвычайных (военных, террористических, санкционных и т.п.) рисков.

22. Российские аэропорты (в Москве и на юге России) могут стать узловыми для международного воздушного сообщения с Сирией⁴.

23. Сирийские компании малого и среднего бизнеса могут быть участниками торгово-финансовых схем обеспечения товарооборота стран, подпавших под санкции США и их союзников. Участие в этих схемах компаний из России, которая сама находится под санкциями, вполне возможно, обоснованно и целесообразно.

24. При подготовке и реализации пула инвестиционных проектов на территории Сирии и в близлежащих странах необходимо наладить (по опыту функционирования в России и за рубежом комплекса информационных систем различного профиля, функционирующих, например, в корпоративных группах ГК «Росатом» или ОАО «Газпром») оперативный сбор актуализированной информации о функционировании комплекса направлений деятельности там российских компаний в режиме онлайн, применяемой госведомствами (например, Минпромторгом России) для оперативной координации хода работ при реализации упомянутых инвестиционных проектов. Для организации сбора и обработки информации целесообразно развитие телекоммуникационной инфраструктуры с созданием в Дамаске с российской помощью центра облачных вычислений, предоставляющего телекоммуникационные, информационные и вычислительные сервисы широкому кругу сирийских и российских компаний.

■

ПЭС 17003 / 04.01.2017

Примечания

1. План Маршалла (англ. *Marshall Plan*, официальное название англ. *European Recovery Program*, Программа восстановления Европы) — программа помощи Европе после Второй мировой войны.

2. Например, в настоящее время общая протяженность иранских железных дорог составляет 10,3 тыс. км и только около 1,8 тыс. км из них — двухпутные железные дороги.

3. До введения запрета Турцию ежегодно посещали около 3,5 млн российских туристов. С учетом того, что с каждого туриста принимающая сторона получала примерно 1 тыс. долл., только туристическая индустрия Турции теряет около 3,5 млрд долл. Часть этих доходов может достаться Сирии, конечно, при условии создания соответствующей туристической инфраструктуры, обеспечения безопасности туристов и необходимой транспортно-коммуникационной системы.

4. Следует отметить, что среди сирийских авиапассажиров пользовались спросом транзитные рейсы через Москву особенно после того, как в 2012 г. турецкие и катарские авиакомпании объявили о прекращении авиа-сообщения с Сирией из-за санкций и введенного ЕС запрета самолетам «Сирийских авиалиний» совершать посадку в аэропортах Европы.

Источники

1. Агеев А.И. Реалии экономического суверенитета // Экономические стратегии. 2016. № 6 (140). С. 208–213.
2. Цветков В.А., Борталевич С.И., Логинов Е.Л. Стратегические подходы к развитию энергетической инфраструктуры России в условиях интеграции национальных энергосистем и энергорынков. М.: ИПР РАН, 2014. 511 с.
3. Агеев А.И. Евразийская экономическая интеграция: опыт и перспективы // Экономические стратегии. 2015. № 4 (130). С. 120–124.
4. Цветков В.А. Циклы и кризисы: теоретико-методологический аспект. М.: Нестор-История, 2013. 504 с.
5. Балиев А. США планируют раздел Ирака и Сирии на «трубопроводные государства» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.fondsk.ru/news/2015/09/11/us-planiryut-razdel-iraka-i-sirii-na-truboprovodnye-gosudarstva-35333.html>.

6. «Нефтегазовые» причины конфликта в Сирии сохраняются [Электронный ресурс]. URL: <http://rcc.ru/article/quot-neftegazovyequot-prichiny-konflikta-v-sirii-sohranya-yutsya-48848>.

7. UrbanPolicy.net [Сайт]. URL: http://urbanpolicy.net/wp-content/uploads/2014/06/140623_Syria-Iraq.jpg.

8. Кашков Н. На перекрестке войн: экономика Сирии потерпела крах [Электронный ресурс]. URL: the-1.ru/news/ekonomika-i-finansy/

9. Логинов Е.Л., Логинов А.Е. Энергетические узлы, оперирующие российскими топливно-энергетическими ресурсами, как стратегический инструмент управления экспортной деятельностью топливно-энергетического комплекса России // Финансы и кредит. 2013. № 2 (530). С. 19–25.

10. Абрамов В.Л., Агеев А.И., Кузык Б.Н., Логинов Е.Л. и др. Нефть Евразии: формирование общего рынка ЕАЭС. М.: Институт экономических стратегий, 2016. 404 с.

11. Логинов Е.Л., Лукин В.К., Петров Д.В. Организационные механизмы создания рублевой зоны международной торговли на базе валютно-финансовых систем государств — участников ЕАЭС // Экономика и предпринимательство. 2016. № 11–1 (76–1). С. 25–29.

12. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных си-

References

1. Ageev A.I. Realities of Economic Sovereignty [Realities of Economic Sovereignty]. *Ekonomicheskie strategii*, 2016, no. 6 (140), pp. 208–213.
2. Tsvetkov V.A., Bortalevich S.I., Loginov E.L. *Strategicheskie podkhody k razvitiyu energeticheskoy infrastruktury Rossii v usloviyakh integratsii natsional'nykh energosistem i energorynkov* [Strategic Approaches to Developing Energy Infrastructure of Russia in the Context of Integrating National Energy Systems and Energy Markets]. Moscow, IPR RAN, 2014, 511 p.
3. Ageev A.I. Evraziyskaya ekonomicheskaya integratsiya: opyt i perspektivy [Eurasian Economic Integration: Experience and Prospects]. *Ekonomicheskie strategii*, 2015, no. 4 (130), pp. 120–124.
4. Tsvetkov V.A. *Tsikly i krizisy: teoretiko-metodologicheskii aspekt* [Cycles and Crises: Theoretical and Methodological Aspects]. Moscow, Nestor-Istoriya, 2013, 504 p.
5. Baliev A. *SShA planiruyut razdel Iraka i Sirii na "truboprovodnye gosudarstva"* [The US Plans to Divide Iraq and Syria into "Pipeline States"], available at: <http://www.fondsk.ru/news/2015/09/11/us-planiryut-razdel-iraka-i-sirii-na-truboprovodnye-gosudarstva-35333.html>.
6. "Neftegazovye" prichiny konflikta v Sirii sokhranyayutsya ["Oil and Gas" Causes of the Conflict in Syria are Remaining], available at: <http://rcc.ru/article/quot-neftegazovyequot-prichiny-konflikta-v-sirii-sohranya-yutsya-48848>.
7. *UrbanPolicy.net*, available at: http://urbanpolicy.net/wp-content/uploads/2014/06/140623_Syria-Iraq.jpg.
8. Kashkov N. *Na perekrestke voyn: ekonomika Sirii poterpela krakh* [At the Crossroads of War: Syria's Economy has Collapsed], available at: the-1.ru/news/ekonomika-i-finansy/
9. Loginov E.L., Loginov A.E. Energeticheskie uzly, operiruyushchie rossiyskimi toplivno-energeticheskimi resursami, kak strategicheskii instrument upravleniya eksportnoy deyatel'nost'yu toplivno-energeticheskogo kompleksa Rossii [Power Nodes, that Operate the Russian Fuel and Energy Resources, as a Strategic Tool for Managing Export Activities of Fuel and Energy Complex of Russia]. *Finansy i kredit*, 2013, no. 2 (530), pp. 19–25.
10. Abramov V.L., Ageev A.I., Kuzyk B.N., Loginov E.L. I dr. *Neff' Evrazii: formirovanie obshchego rynka EAES* [Eurasian Oil: Forming the EAEU Common Market]. Moscow, Institut ekonomicheskikh strategiy, 2016, 404 p.
11. Loginov E.L., Lukin V.K., Petrov D.V. Organizatsionnye mekhanizmy sozdaniya rublevoy zony mezhdunarodnoy trgovli na baze valyutno-finansovykh sistem gosudarstv — uchastnikov EAES [Organizational Arrangements for Creating the Ruble Zone of International Trade on the Basis of Monetary and Financial Systems of States — the EAEU Participants]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo*, 2016, no. 11–1 (76–1), pp. 25–29.
12. Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. *Problemy integratsii i innovatsionnogo razvitiya transportnykh sistem Rossii i stran Tsentral'noy Azii* [Problems of Integration and Innovation Development of Transport Systems in Russia and Central Asian Countries]. Moscow, TsEMI RAN, 2010, 149 p.

стем России и стран Центральной Азии. М.: ЦЭМИ РАН, 2010. 149 с.

13. Зойдов К.Х., Медков А.А., Зойдов З.К. Развитие транзитной экономики — основа стабильности, безопасности и модернизации России и стран Центральной Азии / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. М.: ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2016. 339 с.

14. Логинов Е.Л., Лукин В.К., Петров Д.В. Проблемы эффективного использования и развития инфраструктурных комплексов, обслуживающих экспортные поставки из государств — участников ЕАЭС // Общество: политика, экономика, право. 2016. № 11. С. 47–50.

15. Мурadóглу А. Путин предлагает план Маршалла для Ближнего Востока! [Электронный ресурс]. URL: <http://inosmi.ru/politic/20161101/238122034.html>.

16. Большая газовая игра вокруг Сирии [Электронный ресурс]. URL: <http://mixednews.ru/forum/viewtopic.php?f=2&t=6385>.

17. Вардудль Н. Война в Сирии как передел рынка газа [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mk.ru/economics/article/2013/10/08/927281-voyna-v-sirii-kak-peredel-ryinka-gaza.html>.

18. Борталевич С.И., Логинов Е.Л., Шкута А.А. Проблемы и возможности развития экономики Сирии как партнера Ев-

разийского экономического союза // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2016. № 12 (345). С. 143–152.

19. Агеев А.И., Логинов Е.Л., Занузванный Е.Н. Евразийский экономический союз: необходимость нового контура стратегического управления // Экономические стратегии. 2015. № 4 (130). С. 28–36.

20. Агеев А.И., Громов А.И. Концепция энергетизма и ее применение в задачах экономического и энергетического стратегирования // Энергетическая политика. 2014. № 5. С. 12–20.

21. Зойдов З.К., Логинова В.Е., Шевченко К.И. Пути формирования интегрированной рыночной инфраструктуры и регулирования производства и товарооборота в рамках ЕАЭС / Под ред. к.э.н. А.А. Медкова. М.: ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2015. 141 с.

22. Агеев А.И., Логинов Е.Л., Борталевич С.И. Большое евразийское партнерство: проект, встречный Транстихоокеанскому партнерству // Экономические стратегии. 2016. № 6 (140). С. 20–31.

23. Исаев Т. Узбекистан, Туркменистан, Иран и Оман в феврале определяют будущее нового транспортного коридора [Электронный ресурс] // AN Podrobno.uz, 2015. 10 февраля. URL: <http://podrobno.uz/cat/politic/transport-koridor-uzbek-iran-oman-tirk/>

13. Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K. *Razvitie tranzitnoy ekonomiki — osnova stabil'nosti, bezopasnosti i modernizatsii Rossii i stran Tsentral'noy Azii* [Development of Transit Economy — the Basis of Stability, Security and Modernization of Russia and Central Asian Countries]. Pod redaktsiyey chlenakorrespondenta RAN V.A. Tsvetkova. Moscow, TSEMI RAN, IPR RAN, 2016. 339 p.

14. Loginov E.L., Lukin V.K., Petrov D.V. *Problemy effektivnogo ispol'zovaniya i razvitiya infrastrukturykh kompleksov, obsluzhivayushchikh eksportnye postavki iz gosudarstv — uchastnikov EAES* [Problems of Efficient Use and Development of Infrastructure Complexes Servicing Export Supplies from the Countries — the EAEU Participants]. *Obshchestvo: politika, ekonomika, pravo*, 2016, no. 11, pp. 47–50.

15. Muradoglu A. *Putin predlagaet plan Marshalla dlya Blizhnego Vostoka!* [Putin Proposes the Marshall Plan for the Middle East!], available at: <http://inosmi.ru/politic/20161101/238122034.html>.

16. *Bo'shaya gazovaya igra vokrug Sirii* [Big Gas Game Around Syria], available at: <http://mixednews.ru/forum/viewtopic.php?f=2&t=6385>.

17. Vardul' N. *Voyna v Sirii kak peredel rynka gaza* [War in Syria as Redistribution of the Gas Market], available at: <http://www.mk.ru/economics/article/2013/10/08/927281-voyna-v-sirii-kak-peredel-ryinka-gaza.html>.

18. Bortalevich S.I., Loginov E.L., Shkuta A.A. *Problemy i vozmozhnosti razvitiya ekonomiki Sirii kak partnera Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza* [Challenges and Opportunities for Developing the Economy of Syria as a Partner of the Eurasian Economic Union]. *Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost'*, 2016, no. 12 (345), pp. 143–152.

19. Ageev A.I., Loginov E.L., Zanutdannyy E.N. *Evraziyskiy ekonomicheskiy soyuz: neobkhodimost' novogo kontura strategicheskogo upravleniya* [Eurasian Economic Union: the Need for a New Strategic Management Outline]. *Ekonomicheskie strategii*, 2015, no. 4 (130), pp. 28–37.

20. Ageev A.I., Gromov A.I. *Kontseptsiya energetizma i ee primeneniye v zadachakh ekonomicheskogo i energeticheskogo strategirovaniya* [Energism Concept and its Application to Problems of Economic and Energy Strategy Development]. *Energeticheskaya politika*, 2014, no. 5, pp. 12–20.

21. Zoidov Z.K., Loginova V.E., Shevchenko K.I. *Puti formirovaniya integrirovannoy rynochnoy infrastruktury i regulirovaniya proizvodstva i tovarooborota v ramkakh EAES* [Ways of Forming an Integrated Market Infrastructure and Regulation of Production and Commodity Turnover Within the EAEU]. Pod redaktsiyey A.A. Medkova. Moscow, TSEMI RAN, IPR RAN, 2015, 141 p.

22. Ageev A.I., Loginov E.L., Bortalevich S.I. *Bol'shoe evraziyskoe partnerstvo: proekt, vstrechnyy Transstikhookeanskomu partnerstvu* [Big Eurasian Partnership: Project, Counter to Trans-Pacific Partnership]. *Ekonomicheskie strategii*, 2016, no. 6 (140), pp. 20–31.

23. Isaev T. *Uzbekistan, Turkmenistan, Iran i Oman v fevrale opredelyat budushchee novogo transportnogo koridora* [Uzbekistan, Turkmenistan, Iran and Oman in February will Determine the Future of a New Transport Corridor]. AN Podrobno.uz, 2015, February, 10, available at: <http://podrobno.uz/cat/politic/transport-koridor-uzbek-iran-oman-tirk/>