

УДК 330.12

*Е. Д. Платонова*

ФГБОУ ВО Московский педагогический государственный университет,  
Москва, e-mail: e.d.platonova@mail.ru

*Цзо Цин*

ФГБОУ ВО Московский педагогический государственный университет,  
Москва, e-mail: etm@mpgu.edu

## **ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД К ИССЛЕДОВАНИЮ ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В СВЕТЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА КНР «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»**

**Ключевые слова:** институциональный подход, институты, институт приграничного сотрудничества, региональное международное сотрудничество, трансграничное сотрудничество, проект «Один пояс – Один путь», регион.

В статье рассмотрены соотношения понятий «приграничное сотрудничество», «трансграничное сотрудничество», «региональное международное сотрудничество». Приграничное сотрудничество рассмотрено как институт, отличный от трансграничного сотрудничества, но включенный в систему институтов регионального международного сотрудничества. Институциональный подход к приграничному сотрудничеству позволил авторам охарактеризовать этот институт в нескольких аспектах. Выделены формальная и неформальные стороны института приграничного сотрудничества. Под институтом приграничного сотрудничества следует понимать совокупность формальных норм и правил, которыми руководствуются субъекты регионального международного сотрудничества при ведении хозяйственной деятельности на приграничных территориях. Как неформальный институт приграничное сотрудничество определяется как совокупность привычек, норм, обычаев делового оборота и других алгоритмов, регулирующих экономическое поведение агентов на приграничных территориях. В статье показано, что в рамках реализации проекта «Один пояс—Один путь» институт приграничного сотрудничества получает новый импульс для развития на всем протяжении транспортно-логистических проектов «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Особое внимание уделено рассмотрению развития приграничных территорий по периметру ЕАЭС.

*E. D. Platonova*

Moscow State Pedagogical University, Moscow, e-mail: e.d.platonova@mail.ru

*Czo Cin*

Moscow State Pedagogical University, Moscow, e-mail: etm@mpgu.edu

## **INSTITUTIONAL APPROACH TO RESEARCH OF CROSS-BORDER COOPERATION IN LIGHT OF IMPLEMENTATION OF PRC PROJECT «ONE BELT – ONE WAY»**

**Keywords:** institutional approach, institutions, the institution of cross-border cooperation, regional international cooperation, trans-border cooperation, the project «One belt – One way», region.

**The article** discusses the correlation of concepts of «cross-border cooperation», «trans-border cooperation», «regional international cooperation». Cross-border cooperation is considered as an institution distinct from the trans-border cooperation and that institution is included in the system of the institutions of the regional international cooperation. The authors have proposed an institutional approach to the disclosure of the concept of the cross-border cooperation. The authors have characterized the concept of the institution of cross-border cooperation in several aspects. The formal and informal aspects of the concept of the institution of cross-border cooperation were highlighted. As a formal institution, institute of cross-border cooperation is a set of formal norms and rules that regulates the economic activity of the economic agents in the field of the border territories. As an informal institution, cross-border cooperation is defined as a combination of habits, norms, business customs and other algorithms that govern the economic behavior of the agents in border areas. The article shows that in the framework of the One Belt – One Way global project, the institute of cross-border cooperation has a new impetus thanks to the development of the project of «Silk Road Economic Belt» and the project of «21st Century Sea Silk Road» as the transport and logistics projects. The authors have paid a special attention of the process of the development of the border areas along the perimeter of the EAEU.

В настоящее время институт приграничного сотрудничества получает новые импульсы своего развития в рамках реализации глобального проекта «Один пояс – один путь» (ОПОП), который инициирован КНР и является наиболее крупным инвестиционным проектом современности. ОПОП способен повлечь глобальное переформатирование институтов приграничного сотрудничества и является одним из самых дорогих инфраструктурных маршрутов, построенных в 21 веке.

ОПОП называют «Новый шелковый путь», который во многом охватывает исторические маршруты и состоит из двух транспортно-логистических проектов: «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) и «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП). Воссоздание Великого шелкового пути означает дальнейшее формирование института открытости Китая внешнему миру и способствует новому этапу развития институтов интеграции стран Евразийского региона, большинство из которых является странами-участницами региональных экономических интеграционных объединений [6].

О масштабности проекта свидетельствует заинтересованность практически всех стран, которые вовлечены в строительство сухопутных логистических путей и транспортных коридоров по проекту ЭПШП – это коридоры по направлениям «Китай – Монголия – Россия»; «Китай – Центральная Азия – Западная Азия»; «Китай – полуостров Индокитай». Как видно направленность проекта на соединение КНР и крупнейших регионов «Европа – через Центральную Азию и Россию»; «Ближний Восток – через Центральную Азию»; «Юго-Восточная и Южная Азия – с выходом на побережье Индийского океана».

Выдвинутая КНР инициатива ОПОП обсуждалась на Первом и Втором форумах высокого уровня с участием первых лиц многих государств, посвященных развитию данного глобального проекта. Если на Первом форуме в 2017 г. приняли участие представители 29 стран, то на Втором форуме высокого уровня в 2019 г. – представители 150 стран, а 40 стран представляли первые лица, включая Россию и ряд стран СНГ. Такой

интерес вызван обсуждением не только перспектив построения сухопутного евразийского континентального моста, но и проекта «Морской Шелковый путь XXI века», который предполагает выстраивания инфраструктуры для двух морских маршрутов: «Южно-Китайское море – Тихий океан» и «Южно-Китайское море – Индийский океан».

По замыслу ОПОП должен охватить 68 стран Европы, Азии и Африки, которые производят около 40% мирового ВВП и население данных стран насчитывает почти 4,5 млрд. чел. Расчетный срок реализации проекта оценивается в 30-40 лет, ориентировочная стоимость около 1,4 трлн. дол. США, в которую включаются расходы на строительство железных дорог, автомагистралей, транспортно-логистической инфраструктуры. Проект является единственным прецедентом в современной истории с вложениями в инфраструктуру суммы свыше 1 трлн. дол. [11].

«Шелковая» инициатива повлияет на институциональную структуру приграничных регионов, которые вовлечены в данный проект, и детерминирована рядом закономерных тенденций, а именно:

Во-первых, наблюдается постепенное увеличение роли институтов интеграции стран в развивающихся рынках, которые в данном проекте играют роль основных его драйверов: в первую очередь, страны Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и ряд стран партнерства БРИКС (Россия, Индия, Китай);

Во-вторых, происходит реструктурирование институтов приграничного сотрудничества в регионах ОПОП, которое выражается в том, что часть из них вновь формируются на границах, вновь вовлекаемых в сферу действия регионов, а часть – получает импульс для своего качественного развития в рамках приграничных территорий;

В-третьих, создание логистической инфраструктуры в труднодоступных ранних регионах интенсифицирует такие формы приграничного сотрудничества, как товарообмен, производство новых товаров, региональные инвестиционные проекты, создание совместных предприятий, развитие информационных сетей, охрана природных ресурсов, научное и гуманитарное сотрудничество;

В-четвертых, финансовая инфраструктура ОПОП позволит выделять значительные ресурсы на ускоренное развитие института приграничного сотрудничества в приграничных регионах, где планируется создание крупных инфраструктурных объектов;

В-пятых, происходит усиление влияния института приграничного сотрудничества на институты транснационального сотрудничества за счет того, что создаваемые специальные экономические зоны в приграничных районах, а также хорошо оборудованные таможенные переходы, логические платформы и торговые комплексы расширяют возможности взаимосвязей с другими территориями, расположенными за пределами приграничной экономической зоны.

В экономической литературе по вопросу соотношения понятий «приграничное сотрудничество», «трансграничное сотрудничество», «региональное международное сотрудничество» имеется несколько подходов [9]. Безусловно, как приграничное, так и трансграничное сотрудничество отражают региональные международные взаимоотношения экономических субъектов, которые ведут международную хозяйственную деятельность в рамках регионов стран, участвующих в международных отношениях. По смыслу региональное международное сотрудничество является наиболее объемным понятием по отношению как к приграничному, так и трансграничному сотрудничеству.

Само понятие «регион» и взаимодействие региональных акторов определено в распространенной среди западных исследователей концепции «нового» регионализма, изначально представленной в 80-90-х годах прошлого века в работах шведских ученых Б. Хеттне и Ф. Содербаумом и развитая другими экономистами [10]. В отличие от «старого» регионализма в данной теории дается достаточно широкая трактовка понятия «регион», которая не сводится к взаимоотношениям между государствами, государственными институтами по обе стороны границ. В теоретическом конструкте «регион» широко представлены негосударственные акторы, которые наряду с государственными, определяют «экономическую» картину его развития.

Трансграничное сотрудничество включает приграничное сотрудничество, но не ограничивается взаимоотношениями между экономическими субъектами внутри приграничных территорий. С позиции межгосударственных экономических взаимоотношений оно предполагает сотрудничество между региональными субъектами, оперирующими в регионах, разделенными национальными границами, но не имеющими общей границы. В рамках ОПОП примером трансграничного сотрудничества могут служить взаимоотношения регионов Китая и Белоруссии, которые не имеют общих государственных границ, но их трансграничное сотрудничество крайне важно для реализации всего сухопутного проекта ЭПШП. Амбициозный план Китая заключается в том, чтобы протянуть через всю Евразию автомагистрали и железные дороги, нефтегазопроводы и электростанции, построить аэропорты, связать материк единой, высокоскоростной транспортной инфраструктурой для перемещения людей и товаров в кратчайший срок из одной точки в любую другую, и в первую очередь на маршрутах, которые свяжут Китай со странами Европы через регионы Белоруссии (магистраль «Минск – Западная Европа»).

Завершая рассмотрение соотношение понятий «приграничное сотрудничество», «трансграничное сотрудничество» и «региональное международное сотрудничество», можно констатировать, что приграничное сотрудничество следует рассматривать как разновидность регионального международного сотрудничества. Понятия «трансграничное» и «приграничное» сотрудничество несут различную смысловую нагрузку, но по содержанию понятие «трансграничное» сотрудничество шире, чем «приграничное» сотрудничество, поскольку охватывает международные экономические связи между регионами взаимодействующих стран, у которых отсутствуют общие государственные границы, в то время как «приграничное» сотрудничество – это сотрудничество сопредельных к государственным границам стран регионов (приграничных регионах).

Институциональный подход к приграничному сотрудничеству позволяет

характеризовать этот институт в нескольких аспектах. Прежде всего, под институтом приграничного сотрудничества следует понимать совокупность формальных норм и правил, которыми руководствуются субъекты регионально-международного сотрудничества при ведении хозяйственной деятельности. Одним из первых нормативно-правовых документов, устанавливающих формальные правила регулирования приграничного сотрудничества в РФ, явилась «Концепция приграничного сотрудничества в Российской Федерации» (далее именуется – Концепция-2001), утвержденная распоряжением Правительства от 9 февраля 2001 г.

Значение данного нормативного акта в том, что в нем содержалось определение данного института, которое можно рассматривать в общеэкономическом смысле безотносительно к приграничному сотрудничеству в РФ: «Под приграничным сотрудничеством ... понимаются согласованные действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, направленные на укрепление взаимодействия Российской Федерации и сопредельных государств в решении вопросов устойчивого развития приграничных территорий Российской Федерации и сопредельных государств, повышения благосостояния населения приграничных территорий Российской Федерации и сопредельных государств, укрепления дружбы и добрососедства с этими государствами»[2]. В данном определении зафиксирован только один субъект приграничного сотрудничества – органы государственной власти сопредельных стран всех уровней, что не в полной мере отражает состав субъектов приграничного сотрудничества.

В Концепции-2001 как правило, регламентирующем функционирование формального института, содержатся указания на целевую направленность его функционирования, которая рассматривается как совокупность широкого диапазона задач. В экономическом аспекте – это «развитие и укрепление хозяйственных ... связей между приграничными территориями Российской

Федерации и сопредельных государств»; «совместное создание и эффективное развитие экономической и социальной инфраструктуры на приграничных территориях»; «совместное решение экономических, транспортных, энергетических, коммунальных, экологических, социально – демографических, гуманитарных и других проблем приграничных территорий»; «создание условий, способствующих прохождению экспортных и импортных товаров через приграничную территорию»; «повышение эффективности использования производственной и социальной базы приграничной территории»[2].

В Федеральном законе от 08.12.2003 № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» вводится одно из центральных понятий, характеризуются содержание института приграничного сотрудничества, – понятие «приграничная торговля» как институт, основанный на международном договоре РФ «с сопредельным иностранным государством или группой сопредельных иностранных государств, предусматривающего предоставление особого благоприятного режима внешнеторговой деятельности в отношении внешней торговли товарами и услугами, осуществляемой исключительно для удовлетворения местных потребностей в товарах и услугах, произведенных в пределах соответствующих приграничных территорий и предназначенных для потребления физическими лицами, имеющими постоянное место жительства на этих территориях, и юридическими лицами, имеющими место нахождения на этих территориях»[8].

Институт приграничного сотрудничества выступает особым институтом в части осуществления внешнеторговой деятельности, поскольку предполагает особый режим и охватывает ограниченное число экономических агентов – физических лиц, проживающих на приграничной территории, и фирм, зарегистрированных на данной территории. При этом особые условия для благоприятного функционирования института приграничного сотрудничества распространяются на налоговую, таможенную, визовую, инвестиционную сферы. В этом отношении данный институт



обеспечивает уменьшение транзакционных и трансформационных (производственных) издержек для экономических агентов, хозяйствующих на приграничных территориях.

Создание интеграционного союза ЕАЭС изменило понятие приграничные территории с точки зрения экономического статуса, поскольку исчезли внутренние границы между странами-участницами этого интеграционного регионального объединения. Приграничное сотрудничество как региональный межгосударственный институт с особым статусом распространяется на территории, прилегающие к внешним границам ЕАЭС, что создает новые благоприятные условия в рамках реализации ОПОП для России, Казахстана и Киргизии.

В 2015 году в РФ принята «Концепция развития приграничных территорий субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа» (далее – Концепция-2015). В документе отмечается: «Необходимость разработки и реализации настоящей Концепции обусловлена Указами Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. N 596 «О долгосрочной государственной экономической политике», от 7 мая 2012 г. N 605 «О мерах по реализации внешнеполитического курса Российской Федерации» и от 7 мая 2012 г. N 606 «О мерах по реализации демографической политики Российской Федерации» [3]. Однако Концепцию-2015 можно рассматривать как реакцию РФ на реализацию ОПОП, поскольку депрессивное состояние экономики приграничных регионов приводит тому, что, во-первых, российский бизнес становится подчинен решению задач по ускоренному экономическому развитию Китая и теряет конкурентоспособности на собственной территории; во-вторых, местное население получает экономические выгоды больше от китайских проектов и становится лояльным к серым и черным схемам приграничной торговли (бесконтрольному вывозу леса, пушнины, минерального сырья и др.); в-третьих, бесконтрольная миграция китайских граждан и их инициативность грозит изменению демографической ситуации регионов. Концепция-2015 направлена на ускоренное социально-эко-

номическое развитие Дальнего Востока в сфере развития приграничных территорий, что отвечает общенациональным интересам РФ.

Принятие Концепции-2015 своевременно, поскольку для преобразования приграничных китайских территорий по проекту ОПОП выделяются значительные инвестиции. Это приводит к усилению неравномерности социально-экономического развития приграничных территорий КНР и РФ. Для преодоления депрессивного состояния российских приграничных территорий выработан комплекс мер по развитию:

- «объектов коммунального хозяйства (строительство и реконструкция тепловых сетей, сетей водоснабжения, канализационных сооружений и очистных сооружений);

- объектов транспортной инфраструктуры (развитие в сельской местности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, обеспечивающих приграничные населенные пункты постоянной круглогодичной связью с административными центрами);

- объектов социальной инфраструктуры (модернизация материально-технической базы образовательных организаций, учреждений культуры, спортивных объектов, медицинских учреждений, обеспечение дальневосточных приграничных территорий объектам подвижной радиотелефонной связи, широкополосного доступа (в том числе мобильного) к сети «Интернет» социальных учреждений дальневосточных приграничных территорий [3].

Из анализа мероприятий Концепции-2015 следует, что проект ОПОП оказал положительное воздействие на развитие института приграничного сотрудничества в Дальневосточных территориях РФ. Вместе с тем, приграничные регионы Казахстана также получили импульс к экономическому развитию. Так, в сухопутную часть проекта «Один пояс-Один путь» включена приграничная территория, где функционирует международный центр приграничного сотрудничества МЦПС «Хоргос» (Khorgos), через который проходит Северный коридор Транс-азиатской железнодорожной магистрали Китай – страны Евросоюза [5]. Функционирование МЦПС «Хоргос» показывает,

что институт приграничного сотрудничества можно характеризовать как организационную структуру (организацию), созданную для координации действий экономических агентов и снижению их транзакционных издержек.

ОПОП создает маршруты для перемещения грузов и пассажиров по суше с Китая в страны Европы. В рамках ОПОП происходит экономическое преобразование и возрождение приграничных регионов не только по границе с Китаем, но и приграничных регионов стран, через которые проходит сухопутный маршрут проекта.

Поскольку одной из конечных точек маршрута проекта ОПОП являются логистические комплексы Евросоюза, куда грузы доставляются, в том числе, с территории ЕАЭС, модернизируются приграничные переходы на границах Белоруссии с Польшей и Литвой, что открывает новые возможности для развития экономики приграничных регионов.

Мотивация Китая относительно реализации ОПОП сводится к созданию как можно большего числа объектов, дорог и точек доступа через приграничные регионы Казахстана, Киргизстана, Афганистана, Пакистана, Ирана, России и других стран. Силами китайских рабочих и инженеров в горных районах и джунглях Лаоса сооружаются инфраструктурные объекты с большим количеством железнодорожных тоннелей и мостов, что даст возможность объединить восемь азиатских стран. На средства КНР строятся электростанции в Пакистане с целью решения вопроса хронической нехватки электроэнергии, в том числе для электровозов. Китайские специалисты изучают возможности и планируют сооружения железнодорожной линии Будапешт – Белград, что станет еще одной артерией экспорта товаров КНР в Европу через греческий порт Пирей, который принадлежит китайской стороне.

ОПОП дает возможность, во-первых, обеспечить пространство для маневра и минимизировать последствия геополитических рисков, во-вторых, получить максимальный доступ к крупным развитым и развивающимся рынкам Евразии. В этом аспекте ОПОП является не обычным транспортным коридором, а способом интенсификации экспорта

как драйвера развития экономики КНР в сегментах, где наблюдается замедление темпов роста (металлургия, строительство и др.).

Анализ показывает, что основанием для амбициозных инвестиционных проектов Китая выступают уже реализованные инфраструктурные проекты, которые осуществляются в кооперации с более 100 странами Азии, Африки и Европы на протяжении последних двадцати лет.

С точки зрения положений институционализма следующий аспект характеристики института приграничного сотрудничества связан с его рассмотрением не только в качестве формального, но и неформального института, которая определяется как совокупность привычек, норм, обычаев делового оборота и других алгоритмов, регулирующих экономическое поведение агентов на приграничных территориях.

Данный аспект особенно важен, поскольку в экономической оборот в рамках ОПОП вовлекаются экономические агенты приграничных территорий стран, отношение которых к Китаю далеко не однозначно в силу исторических причин и влияния социокультурных факторов. Несмотря на то, что в регламентирующих правилах – страновых и международных нормативно-правовых документах – формальный институт приграничного сотрудничества продекларирован как институт, основанный на дружбе, взаимопонимании, доверии, добрососедстве, на практике развитие данного института может столкнуться с определенными трудностями [9]. С учетом этих моментов основной маршрут проекта ЭПШП в настоящее время не пролегает через исторически конфликтные приграничные зоны по границам Китая с Индией, но обсуждается создание экономического коридора «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма» [4, с. 43].

ЭПШП вовлекает к участию приграничные регионы стран, через которые исторически проходил «Великий шелковый путь» в Центральной и Западной Азии, превращая эти регионы в экономически взаимосвязанное пространство и усиливая их экономические позиции в логистической сфере. Вместе с тем, известные исторически возникшие при-

граничные трения Китая и Вьетнама не остановили коридор «Китай – полуостров Индокитай», проходящий через приграничные регионы стран мегарегиона «Большой Меконг» (Вьетнам, Камбоджа, Лаос, Таиланд) и создание Паназиатской высокоскоростной железнодорожной магистрали общей протяженностью свыше 5 тыс. км [4, с. 19].

Для маршрута МШП необходимо создание мощной портовой инфраструктуры, поэтому морские порты Калькутты (Индия) и Хайфона (Вьетнам) входят в основной маршрут «Южно-Китайское море – Индийский океан». Ключевыми пунктами морской стратегии Шелкового пути являются:

- инвестирование в сооружение и модернизацию зарубежных портов и терминалов насыпных грузов, усиление взаимодействия с местными государственными и частными предприятиями, подключение специализированных терминалов для контейнеров для сыпучих грузов, осуществление инноваций в режиме «порт плюс индустриальный парк» с целью стимулирования технологического сотрудничества;

- усиление взаимодействия контейнерных портов. В частности, в Западной Азии строительство по большей части будет базироваться на сотрудничестве с шестью странами – членами Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива (Бахрейн, Катар, Кувейт, ОАЭ, Оман, Саудовской Аравией);

- взаимодействие организаций, которые участвуют в строительстве и модернизации портовых сооружений в странах и регионах (строительных компаний, органов, которые отвечают за геодезические, плановые и проектные работы, производителей портовых машин), с Китайской компанией коммуникаций и строительства, которая осуществляет общую координацию реализации проекта;

- увеличение присутствия на зарубежных рынках за счет расширения морской сети и содействия развитию внешней торговли КНР, обеспечения импорта ресурсов, энергии и других материалов;

- использование в первую очередь национальных ресурсов Китая (рабочей силы, комплекующих и т. п.) при

сооружении зарубежных нефтегазовых терминалов;

- приобщение в ближайшее время Ирана и Ирака к сфере инвестиций и эксплуатации портов в Западной Азии;

- уменьшение расходов на транспортировку для всех участников.

В рамках реализации ОПОП Китай уделяет значительное внимание развитию неформального института приграничного сотрудничества, формируя и укрепляя «дух Шелкового пути». В этих целях инвестируются значительные средства не только в создание материальной части приграничной инфраструктуры, но в проведение разнообразных культурных мероприятий: выставки, фестивали, а также просветительские и обучающие семинары по культуре Китая и его истории.

На развитие института приграничного сотрудничества большое влияние оказывает фактор безопасности. В этом отношении значительное место в реализации проекта ОПОП занимает поддержка региональных интеграционных объединений типа ЕАЭС или ЕС, или протоинтеграционных региональных международных структур. К последним следует отнести ШОС, которая «придает приоритетное значение региональной безопасности и предпринимает все необходимые усилия для ее обеспечения» [1]. По нашему мнению, сама идея проекта ОПОП зародилась благодаря в целом успешному функционированию ШОС, особенно в части купирования острых противоречий и разногласий между странами и обеспечению безопасного прохождения и транзита грузов на территории региональных межгосударственных объединений.

Результаты проведенного исследования позволяют сделать вывод о том, что проект ОПОП открывает простор для развития института приграничного сотрудничества и дает импульс для развития международного экономического сотрудничества в приграничных регионах, как регионах с особым статусом. Вместе с тем, учитывая векторы и фактические достижения проекта ОПОП, становится очевидным, что в проекте ОПОП участвуют экономические агенты с разными культурно-историческими традициями. Это требует повышенного внимания в формировании и развитии института

приграничного сотрудничества как неформальному институту. В противном случае могут возникать трудности и противоречия, которые затормозят реализа-

цию проекта. Однако его успех гарантирует развитие института приграничного сотрудничества и приграничных территорий по периметру ЕАЭС.

*Библиографический список*

1. Декларация о создании Шанхайской Организации Сотрудничества. [Электронный ресурс]. URL: <http://rus.sectesco.org/documents> (дата обращения: 07.05.2020).
2. Концепция приграничного сотрудничества в Российской Федерации, утв. распоряжением Правительством РФ от 9 февраля 2001 года № 196-р. [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901780926> (дата обращения: 07.05.2020).
3. Концепция развития приграничных территорий субъектов Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа, утв. распоряжением Правительства РФ от 28 октября 2015 г. № 2193-р. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71139078/> (дата обращения: 07.05.2020).
4. Прокофьев И.В., Ларина О.Н., Каратаева К.Е. Инициатива «Один пояс – один путь» – новая платформа для расширения российско-китайского сотрудничества в транспортной сфере // Проблемы национальной стратегии 2017. № 6 (45). С. 11–43.
5. Платонова Е.Д., Цзо Цин. Государственная политика развития институтов приграничного сотрудничества в условиях глокализации мировой экономики: содержание и этапы совершенствования // Финансовая экономика. 2020. № 5. С. 413–416.
6. Сунь Юймэн, Платонова Е.Д. Этапы эволюции институтов интеграции в экономическом пространстве региональных межгосударственных объединений (теоретический аспект) // Интернет-журнал «Науковедение». 2017. Т. 9. № 4. [Электронный ресурс]. URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/96EVN417.pdf> (дата обращения: 07.05.2020).
7. Саммит G20-2017: развитие институтов глобальной экономики // Экономические науки. 2017. № 7(157). С. 7–10.
8. Федеральный закон от 08.12.2003 № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности». [Электронный ресурс]. URL: [www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_45397](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_45397) (дата обращения: 07.05.2020).
9. Цветкова О.В. Трансграничное сотрудничество приграничных субъектов российской федерации. [Электронный ресурс]. URL: [politbook.online/images/pdf/PolitBook2016\\_Issue\\_4.pdf](http://politbook.online/images/pdf/PolitBook2016_Issue_4.pdf) (дата обращения: 07.05.2020).
10. Щипков В.А. Некоторые аспекты концепции Б. Хеттне «Новый регионализм» // Историческая и социально-образовательная мысль. 2015. Т. 7. № 4. С. 88–90.
11. Perlez J., Huang Yu. Behind China's \$1 Trillion Plan to Shake Up the Economic Order. The New York Times. 2017. May 13.