

## Феномен трансрегиональных мегапроектов и их влияние на процессы экономической интеграции

Наталья Ю. Сопилко

*Российский государственный гуманитарный университет,  
Москва, Россия, sheremett73@gmail.com*

Даниил А. Потапов

*Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова,  
Москва, Россия, potapov.dpeng@gmail.com*

*Аннотация.* В рамках представленной статьи сделана попытка концептуализации феномена трансрегиональных мегапроектов на примере инициатив КНР «Один пояс – один путь», ЕС “Global Gateway” и Японии «Свободный и открытый Индо-Тихоокеанский регион» с помощью нескольких теоретических подходов: неофункциональной теории интеграции, пространственного подхода, концепции глобальных цепочек добавленной стоимости (ГЦДС). При оценке интеграционного потенциала трансрегиональных мегапроектов использована неофункциональная теория интеграции и феномен «перелива Хааса». Выделены отличительные черты трансрегиональных мегапроектов с помощью сравнительного анализа с трансрегиональными партнерствами. Рассмотрено влияние трансрегиональных мегапроектов на глобальные цепочки добавленной стоимости на примере инвестиционных и промышленных проектов, реализуемых в рамках «Одного пояса – одного пути», “Global Gateway” и Стратегии Японии «Свободного и открытого Индо-Тихоокеанского региона».

*Ключевые слова:* КНР, инициатива «Один пояс – один путь», регионализм, мировая экономика, трансрегиональные мегапроекты

*Для цитирования:* Сопилко Н.Ю., Потапов Д.А. Феномен трансрегиональных мегапроектов и их влияние на процессы экономической интеграции // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2023. № 1. С. 99–112. DOI: 10.28995/2073-6304-2023-1-99-112

## The phenomenon of the trans-regional megaprojects and their influence on the economic integration

Natal'ya Yu. Sopilko

*Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia,  
sheremett73@gmail.com*

Daniil A. Potapov

*Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia,  
potapov.dpeng@gmail.com*

*Abstract.* The article is about the conceptualization of the trans-regional mega-project phenomenon by the examples of China's initiative "One Belt – One Road", the EU "Global Gateway" and Japan "Free and Open Indo-Pacific" through the following theoretical approaches: neo-functional integration theory, spatial approach, the concept of global value chains. The neo-functional theory of integration and the phenomenon of "Haas spill-over" are used for assessing the integration potential of trans-regional megaprojects. The main features of the trans-regional megaprojects are distinguished through the comparison of trans-regional partnerships and megaprojects. The influence of trans-regional megaprojects on global value chains is evaluated by the examples of industrial and investment projects implemented within the framework of "One Belt, One Road", "Global Gateway" and Japan's Strategy "Free and Open Indo-Pacific Region".

*Keywords:* PRC, The Belt and Road Initiative, regionalism, world economy, trans-regional megaprojects

*For citation:* Sopilko, N.Yu. and Potapov, D.A. (2023), "The phenomenon of the trans-regional megaprojects and their influence on the economic integration", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law" Series*, no. 1, pp. 99–112, DOI: 10.28995/2073-6304-2023-1-99-112

В последние два десятилетия на развитие мировой экономики значительное влияние оказали трансформация процесса глобализации, ускорение темпов регионализации, технологическое развитие, в первую очередь развитие новых производственных технологий, в частности интернет вещей, аддитивные технологии и многие другие. Одной из важных тенденций в мировой экономике является трансформация экономических связей как на уровне регионов, так и на межрегиональном уровне. Помимо этого, все больше нетрадиционных вызовов оказывает непосредственное влияние на экономические взаимосвязи, а для противодействия таким вызовам требуется скоординированное взаимодействие между странами.

Одним из способов ответа на данные трансформации и вызовы являются провозглашаемые трансрегиональные мегапроекты: «Один пояс – один путь» КНР, “Global Gateway” ЕС, инициатива «Свободного и открытого Индо-Тихоокеанского региона» Японии, партнерство для глобальной инфраструктуры, провозглашенное странами группы G7. В первую очередь данные проекты сконцентрированы на развитии транспортных и информационных взаимосвязей между участниками через инвестиции в соответствующую инфраструктуру. Однако в последнее время под флагом мегапроектов организовывается сотрудничество не только в вышеупомянутых сферах, но и в области энергетики, цифровой экономики, в здравоохранении и многих других. Для анализа потенциального влияния трансрегиональных мегапроектов на мировую экономику необходимо концептуализировать их как феномен с помощью теоретических рамок и выделить их отличительные черты. В связи с этим наиболее логичным представляется рассмотрение трансрегиональных мегапроектов с точки зрения пространственного подхода, оценка их интеграционного потенциала с помощью неофункционализма, сравнение с форматами трансрегиональных партнерств и оценка влияния мегапроектов на глобальные цепочки добавленной стоимости (ГЦДС) и их характер.

Концептуализируя трансрегиональные мегапроекты с помощью пространственного подхода, стоит в первую очередь рассмотреть его особенность, которая также применяется при изучении процессов регионализации и межрегионализма. Главной особенностью является отличное от традиционных подходов представление региона в качестве сознательно конструируемого пространства. В рамках одной из своих работ А.Д. Воскресенский суммирует несколько подходов к определению региона [Воскресенский 2012]: во-первых, он может определяться по группе признаков либо по базовой функции, которая является основной для того или иного исследования (географические, экономические, геополитические, социокультурные регионы); во-вторых, регион можно определить как политико-географический образ определенной территории, который отражает характерные черты и закономерности развития данной территории; в-третьих, международно-политический регион на основании принципов системного анализа рассматривается как «относительно самостоятельная подсистема межгосударственных отношений, объединенных прежде всего общностью определенных, присущих именно данному региону политических проблем и соответствующих им отношений». Как отмечает ученый, последний подход основывается на концепции политического регионализма, выдвинутого в работе «Глобальные трансформации:

Политика, экономика, культура» [Хелд и др. 2004]. В рамках политического регионализма для анализа региональных процессов выделяют «географическую группу смежных национальных государств, которые обладают рядом общих характерных черт, высоким уровнем взаимодействия и институализированной кооперацией, осуществляемой посредством формальной многосторонней структуры». Главной чертой данных подходов можно назвать опору на географический фактор.

На основе пространственного подхода, по мнению Н.А. Косолапова [Косолапов 2011], под термином «международный регион» следует понимать комплекс устойчивых транснациональных хозяйственных и/или иных связей, регулярность и плотность которых достигла величины, когда существование комплекса уже требует регулирования этих отношений как самих по себе, так и между участвующими государствами, а также взаимосвязей данного комплекса с международными и глобальными институтами. В рамках пространственного подхода международный регион предстает сознательно конструируемым пространством, формируемым участвующими акторами [Архипова и др. 2011].

И.Л. Прохоренко, рассматривая особенности процессов регионализма, отмечает, что взаимодействие между регионами (межрегионализм) можно трактовать как институционально оформленное взаимодействие региональных интеграционных объединений, представляющих данные регионы в различных сферах [Прохоренко 2015]. Также существует более расширительное определение межрегионализма, в рамках которого выделяется трансрегиональное сотрудничество между региональными интеграционными объединениями, отдельными государствами и группами нескольких регионов. Исходя из того, что трансрегиональное и межрегиональное сотрудничество имеют функцию институционального строительства, упорядочивания связей между участвующими акторами, то можно предположить, что трансрегиональные мегапроекты являются одной из форм трансрегионального сотрудничества. Используя пространственный подход к трансрегиональным мегапроектам, их можно представить как пространство взаимодействия, конструируемое участниками, расположенными в двух и более регионах для решения определенных задач.

С точки зрения неофункционализма для начала процесса интеграции необходим ряд условий: размер экономик, уровень транзакций, в частности торговля, движение рабочей силы и капиталов, а также комплементарность национальных элит и их взглядов по отношению к внешним угрозам и проблемам [Лукашук 2020]. Ключевым процессом в интеграции в рамках неофункционализ-

ма является формирование наднациональных институтов для реализации функций и решения поставленных задач. В рамках трансрегиональных мегапроектов участвующие страны обладают определенной экономической взаимосвязью и устремлены к развитию транспортной взаимосвязи и углублению экономических и торговых отношений [Чернухина, Осиповская 2011]. Однако существует препятствие в виде крайней разнородности участвующих экономик по размеру и структуре. Касательно комплексности взглядов национальных элит, в рамках мегапроектов планируется координация сотрудничества в различных областях, и с течением времени затрагиваемых сфер становится больше. Например, Европейский союз активно продвигает проекты по развитию зеленой энергетики, содействию малого и среднего бизнеса в других странах в рамках своего “Global Gateway” и других сфер, непосредственно не связанных с инфраструктурой. Китай в рамках «Одного пояса – одного пути» предлагает проекты и механизмы сотрудничества в области здравоохранения и цифровой экономики (数字丝路 和 健康丝路). ЕС и страны G7 позиционируют свои трансрегиональные мегапроекты как инструменты по стимулированию мировой и региональных экономик по выходу из экономического спада, вызванного пандемией коронавируса. Другими словами, одной из функций мегапроектов является противодействие глобальным и региональным вызовам и решение региональных и глобальных проблем в различных областях. Однако важное условие интеграционного процесса с точки зрения неофункционалистов – создание наднациональных институтов – реализуется крайне неоднозначно. С одной стороны, активно создаются различные институты для координации сотрудничества (например, форум международного сотрудничества «Одного пояса – одного пути», платформа по взаимодействию между КНР и ЕС (*EU-China connectivity platform*), финансовые институты (АБИИ, фонд Шелкового пути, региональные фонды с участием Китая и государственных банков Китая) [Ивина, Белова 2021], с другой стороны, они не обладают элементами наднациональности, а являются в чистом виде межправительственным образованием. В связи с этим можно сделать вывод о том, что трансрегиональные мегапроекты обладают отдельными чертами интеграционного процесса с точки зрения неофункционализма и имеют потенциал по стимулированию интеграционных процессов на региональном и межрегиональном уровнях.

При оценке потенциала стимулирования интеграционных процессов на основе развития транспортных и экономических связей в рамках трансрегиональных мегапроектов необходимо

упомануть одну из концепций нефункциональной теории интеграции – «перелив Хааса» [Rosamond 2005]. Феномен перелива [Haas 1958] заключается в том, что процесс экономической интеграции, начавшийся в отдельных секторах, повлечет за собой необходимость ее расширения даже при отсутствии групп интересов, декларирующих потребность в этом. В данном случае эффект перелива является независимым, самостоятельно развивающимся процессом, который будет стимулировать интеграцию. Важное дополнение к концепции перелива Хааса внес Ф. Шмиттер [Лукашук 2020], который указал определенные условия, при которых возможен данный перелив: во-первых, усиление взаимозависимости между государствами-членами; кризис определенного масштаба, который может возникнуть из-за непредвиденных обстоятельств; во-вторых, развитие независимых региональных заинтересованных организаций, способных действовать в регионе. В настоящее время в контексте трансрегиональных мегапроектов в первую очередь стоит отметить, что присутствуют первые из двух условий, описанных Ф. Шмиттером, – усиление взаимозависимости и кризисы (пандемия, экономический кризис с возможной последующей рецессией). Также стоит подчеркнуть, что реализация эффекта «перелива Хааса» возможна в новом качестве, когда развитие инфраструктуры обуславливает углубление экономических, торговых и прочих связей. При этом институты, созданные в рамках пространства для решения инфраструктурных задач и организации взаимодействия, смогут стать основой для интеграционных институтов или организаций. Помимо создания новых, возможно усиление роли существующих региональных интеграционных организаций, которые участвуют в трансрегиональных мегапроектах как субъекты.

Важно подчеркнуть, что в отечественной политической науке не сформировано общепринятое определение трансрегиональных мегапроектов. Например, Б.А. Хейфец [Хейфец 2016] рассматривает трансрегиональные «экономические партнерства», приводя в пример Транстихоокеанское партнерство (ТТП), Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство (ТАТИП), Всеобъемлющее региональное экономическое партнерство (ВРЭП). Он также рассматривает инициативу КНР «Один пояс – один путь» как экономическое партнерство. По мнению ученого, данные форматы в первую очередь сконцентрированы на интенсификации экономических и торговых связей посредством формирования зон свободной торговли, либерализации инвестиционного режима. Е.В. Колдунова рассматривает ТАТИП и ТТП непосредственно как трансрегиональные мегапроекты [Колду-

нова 2020]. В ряде работ отечественных ученых мегапроект КНР «Один пояс – один путь» не выделяют как особый вид трансрегионального сотрудничества и описывают как «инициативу» [Шкваря 2021].

Таблица 1

Основные отличия трансрегиональных партнерств  
и трансрегиональных мегапроектов

| Трансрегиональные партнерства                                                                                                                                                                                                         | Трансрегиональные мегапроекты                                                                                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ключевые вопросы: либерализация торговли товарами, услугами, инвестиционного регулирования                                                                                                                                            | Ключевые вопросы: развитие инфраструктуры (транспортная, энергетическая, информационная и т. д.)                                                                                                                              |
| Регулирование деятельности: соглашение или пакет соглашений, межгосударственная комиссия                                                                                                                                              | Регулирование деятельности: комплекс состоящих из двусторонних и многосторонних форматов сотрудничества, соглашений, финансовых институтов, международных форумов                                                             |
| Высокие требования для присоединения или невозможность присоединения третьих сторон                                                                                                                                                   | Открыты для присоединения, гибкий формат сотрудничества, вплоть до конкретных проектов                                                                                                                                        |
| Трек развития: создание ЗСТ+ с углублением либерализации нетарифного регулирования и расширением доступа на рынок ПИИ                                                                                                                 | Трек развития: углубление транспортной, инфраструктурной взаимосвязи с расширением сфер сотрудничества, вплоть до неэкономических (например, здравоохранение, безопасность)                                                   |
| В случае участия регионального интеграционного объединения возможно только взаимодействие на межрегиональном уровне (государства, входящие в интеграционные объединения, НЕ могут выстраивать двустороннее взаимодействие независимо) | Сосуществование треков взаимодействия на уровне государств и на уровне региональных интеграционных объединений (государства, входящие в интеграционные объединения, могут выстраивать двустороннее взаимодействие независимо) |

*Источник:* составлено автором.

В табл. 1 представлены ключевые параметры отличий между трансрегиональными партнерствами (для сравнения были исполь-

зованы ТТП<sup>1</sup>, ТАТИП<sup>2</sup>, ЕС – МЕРКОСУР<sup>3</sup>) и трансрегиональными мегапроектами.

На основании проведенного сравнения можно сделать вывод, что рассматривать трансрегиональные мегапроекты в качестве трансрегиональных партнерств не представляется возможным в первую очередь из-за различий между основными сферами взаимодействия, треками развития и основами регуляторных рамок. Наиболее явное отличие трансрегиональных мегапроектов и экономических партнерств заключается в логике углубления взаимосвязей. Партнерства в первую очередь сконцентрированы на интенсификации экономических связей путем снижения торговых барьеров, выработки общего более либерального инвестиционного режима, в то время как участники мегапроектов первоочередной задачей для развития экономических связей видят развитие и совершенствование необходимой инфраструктуры и институтов.

Одним из важных последствий реализации трансрегиональных мегапроектов является создание и изменение ГЦДС, которые представляют собой полный набор действий, необходимый для того, чтобы осуществить продвижение продукта от момента возникновения его концепции до конечного потребителя через все стадии производства [Навроцкая и др. 2015]. Среди ключевых особенностей ГЦДС стоит выделить следующие [Лукиянов, Драпкина 2017]: во-первых, доля промежуточных товаров в объеме международной торговли составляет около 50–55% от общего объема мировой торговли. Во-вторых, за последние десятилетия доля развивающихся стран в торговле промежуточными товарами активно растет и достигла 35,2% в 2006 г., а также интенсифицировались торговые потоки между развивающимися странами – до 21% от общего объема в 2009 г. [Гончарова и др. 2018].

---

<sup>1</sup> TPP Full Text // Office of the US Trade Representative [Электронный ресурс]. URL: <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/trans-pacific-partnership/tpp-full-text> (дата обращения 18 мая 2022); The Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) TTIP explained // The European Commission [Электронный ресурс]. URL: [https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2014/may/tradoc\\_152462.pdf](https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2014/may/tradoc_152462.pdf) (дата обращения 21 сентября 2022).

<sup>2</sup> The Transatlantic Trade and Investment Partnership Draft of the Agreement: Trade In Services, Investment And E-Commerce // Kei-Online. URL: <https://www.keionline.org/sites/default/files/eu-kommission-position-inden.pdf> (дата обращения 21 августа 2022).

<sup>3</sup> EU-Mercosur agreement: The agreement in principle // The European Commission [Электронный ресурс]. URL: [https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/mercotur/eu-mercotur-agreement/agreement-principle\\_en](https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/mercotur/eu-mercotur-agreement/agreement-principle_en) (дата обращения 18 июня 2022).

Таблица 2

Примеры особых экономических зон,  
специальных зон промышленного сотрудничества,  
созданных под флагом инициативы «Один пояс – один путь»

| Расположение                          | Специальные экономические зоны<br>и индустриальные парки                                             |
|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Беларусь                              | Индустриальный парк «Великий Камень»                                                                 |
| Египет                                | Зона торгово-экономического сотрудничества<br>Китая и Египта в районе Суэца                          |
| Таиланд                               | Индустриальный парк в Районг                                                                         |
| Камбоджа                              | Специальная экономическая зона в Сиануквиле                                                          |
| Вьетнам                               | Индустриальный парк Лунзянг                                                                          |
| Пакистан                              | Специальная экономическая зона компаний<br><i>Haier – Ruba</i>                                       |
| Замбия                                | Зона торгово-экономического сотрудничества<br>Китая и Замбии                                         |
| Нигерия<br>(провинция Лагос)          | Зона свободной торговли в городе Лекки                                                               |
| Эфиопия (Дэбрэ-Зэйт)                  | Восточная промышленная зона                                                                          |
| Россия                                | Китайско-российская производственно-торговая<br>зона деревообрабатывающей промышленности<br>в Томске |
| Венгрия                               | Зона торгового и логистического сотрудничества<br>в Центральной Европе                               |
| Лаос                                  | Особая экономическая зона в провинции Вьентьян                                                       |
| Индонезия (провинция<br>Западная Ява) | Зона торгово-экономического сотрудничества<br>Китая и Индонезии                                      |
| Индонезия (провинция<br>Лампунг)      | Зона сельскохозяйственного и производственного<br>сотрудничества Китая и Индонезии                   |
| Киргизия                              | Зона сельскохозяйственного и промышленного<br>сотрудничества компании <i>Asian Star</i>              |

*Источник:* составлено автором на основе данных [Belt and Road International Cooperation Forum Consultative Committee] 一带一路国际合作高峰论坛咨询委员会<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> 2019–2020 年度研究成果和建议报告. 高质量共建 “一带一路” 构建互联互通伙伴关系: 一带一路互联互通会办关系 [Research Report on Achievements and Development for 2019–2020. Mutual Partnership for Mutual High-quality

С учетом данного тренда для ведущих экономик предоставляется возможность включиться в процесс трансформации ГЦДС. Наиболее ярким примером является создание под флагом инициативы КНР «Один пояс – один путь» промышленных парков, специальных экономических зон, логистических центров в других странах. К концу 2019 г. в 24 странах Европы, Азии и Африки было создано и модернизировано более 80 промышленных парков и экономических зон с участием китайских компаний. В данных зонах осуществляли свою деятельность более 4000 предприятий, объем привлеченных инвестиций составил более 36,5 млрд долл. США (табл. 2).

Специализированные инвестиционные фонды Европейского Союза также активно финансируют различные проекты, с помощью которых можно содействовать созданию и изменению ГЦДС: от поддержки среднего и малого бизнеса в других регионах, создания фондов по стимулированию «зеленой энергетики» до инфраструктурных и энергетических проектов и многие другие. По данным Европейского союза<sup>5</sup>, с 2017 по 2019 г. проекты и программы, утвержденные в рамках фонда, привлекли более 47 млрд евро частных инвестиций и более 44 млрд евро в 2020 г. Преимущественно данные инвестиции будут направлены на проекты в следующие сферы: транспортная инфраструктура, энергетика, сельское хозяйство и развитие частного бизнеса. Объем инвестированных средств фондом *EFSD* и входящих в него инвестиционных платформ (*Africa and Neighbourhood Investment Platforms*) составил более 4,1 млрд евро. Согласно отчетам Азиатского инвестиционного фонда за 2018 и 2019 гг., для обеспечения гарантий инвестиций, осуществления технической помощи, управления рисками было задействовано более 88 млн евро и более 216 млн евро соответственно. Согласно отчетам за 2018–2019 гг. инвестиционного фонда для Центральной Азии, за период с 2017 по 2019 г. фонд предоставил суммарно более 73,5 млн евро.

---

Construction of Belt and Road Initiative] // 一带一路国际合作高峰论坛咨询委员会 [Consultative Committee of Belt and Road Initiative International Cooperation Forum]. URL: <http://gy.china-embassy.org/sgxw/202112/P020211223219373626953.pdf> (дата обращения 21 сентября 2022).

<sup>5</sup> European Fund for Sustainable Development (EFSD) // The European Commission [Official Site]. 2021. URL: [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/about\\_the\\_european\\_commission/eu\\_budget/db\\_2021\\_programme\\_statement\\_european\\_fund\\_for\\_sustainable\\_development\\_efsd.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/about_the_european_commission/eu_budget/db_2021_programme_statement_european_fund_for_sustainable_development_efsd.pdf) (дата обращения 17 июня 2022).

Стремление к развитию ГЦДС в определенной степени прослеживалось в процессе становления японского мегапроекта, продолжая логику так называемой «Абэномики». В рамках нее экспорт высококачественной инфраструктуры в другие страны и регионы создаст устойчивый спрос на японскую продукцию и технологии, что будет содействовать дальнейшему развитию национального производства. Помимо этого, в рамках «Абэномики» огромное внимание уделено цифровизации экономических и производственных процессов, соответственно, сформированный опыт и технологии также могут быть экспортированы в другие страны, в том числе только начинающие цифровую трансформацию.

Обобщая вышеизложенное, можно концептуализировать феномен трансрегиональных мегапроектов как пространство, в рамках которого развивается инфраструктурное взаимодействие между участвующими субъектами с целью последующего стимулирования экономических, финансовых, технологических и иных взаимосвязей. Важной чертой является потенциал мегапроектов для содействия региональной и межрегиональной интеграции, связанный с феноменом «перелива Хааса». Помимо этого, через развитие инфраструктурных, производственных, телекоммуникационных взаимосвязей ведущие акторы имеют возможность повлиять на процесс формирования и трансформации ГЦДС для адаптации к процессам изменений, протекающей в мировой экономике и на международной арене. Благодаря этим характеристикам на современном этапе трансрегиональные мегапроекты становятся одним из важных инструментов ведущих экономик мира для влияния на процессы трансформации мировой и региональных экономик, что также создает пространство конкуренции между ведущими акторами. С учетом обострения геополитической конкуренции между Китаем и США в последние годы, можно предположить, что конкуренция между проектами с участием США или поддерживаемые ими и китайской инициативой «Один пояс – один путь» будет иметь не только экономическое, но и политическое измерение.

### *Литература*

---

- Архипова и др. 2011 – *Архипова Н.И., Кульба В.В., Кононов Д.А.* Сценарное исследование социально-экономических систем: синтез оптимальных сценариев // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2011. № 4 (66). С. 58–85.
- Воскресенский 2012 – *Воскресенский А.Д.* Концепции регионализации, региональных подсистем, региональных комплексов и региональных трансформаций

- в современных международных отношениях // Сравнительная политика. 2012. № 2. С. 30–58.
- Гончарова и др. 2018 – *Гончарова Н., Дегтярева В., Сопилко Н.* Contradictions in Regional Innovative Activity and Ways to Overcome Them // Proceedings of the 31<sup>st</sup> International Business Information Management Association Conference (IBIMA). Milan: International Business Information Management Association. 2018. P. 967–977.
- Ивина, Белова 2021 – *Ивина Н.В., Белова Е.С.* Перспективы использования Нового шелкового пути Российской Федерацией // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2021. № 3. С. 52–61. DOI: 10.28995/2073-6304-2020-3-52-61.
- Колдунова 2020 – *Колдунова Е.В.* Дилеммы и противоречия трансрегиональных отношений АСЕАН с ЕС, США и Россией // Актуальные проблемы Европы. 2020. № 1. С. 136–153.
- Косолапов 2011 – *Косолапов Н.А.* От территории к пространствам: политико-исторический экскурс // Транснациональные политические пространства: явление и практика / Отв. ред. М.С. Стрежнева. М.: Весь мир, 2011. С. 15–72.
- Лукашук 2020 – *Лукашук А.А.* Интеграционные процессы в рамках федералистской и неофункциональной теорий // Мировая политика. 2020. № 3. С. 14–22. DOI: 10.25136/2409-8671.2020.3.32823.
- Лукиянов, Драпкин 2017 – *Лукиянов С.А., Драпкин И.М.* Глобальные цепочки создания стоимости: эффекты для интегрирующейся экономики // Мировая экономика и международные отношения. 2017. Т. 61. № 4. С. 16–25. DOI:10.20542/0131-2227-2017-61-4-16-25.
- Навроцкая и др. 2015 – *Навроцкая Н.А., Сопилко Н.Ю., Ковальчук М.В.* Регионализация в условиях постглобального экономического развития // Вестник РУДН. Серия «Экономика». 2015. № 4. С. 7–15.
- Прохоренко 2015 – *Прохоренко И.Л.* Новый регионализм и трансформация международного порядка // Пути к миру и безопасности. 2015. № 2 (49). С. 20–28.
- Хейфец 2016 – *Хейфец Б.А.* Трансрегиональное переформатирование глобального экономического пространства. Вызовы для России. М.: Ин-т экономики РАН, 2016. 86 с.
- Чернухина, Осиповская 2011 – *Чернухина И.А., Осиповская А.В.* Финансовые рынки и институты: Учеб. для студентов вузов, обучающихся по направлению «Экономика» / Под ред. Н.И. Архиповой. М., 2011. 317 с. (Высшее образование. Финансовая среда предпринимательства)
- Хелд и др. 2004 – *Хелд Д., Гольдблатт Д., Макгрю Э., Перратон Дж.* Глобальные трансформации: Политика, экономика, культура / Пер. с англ. В.В. Сапова и др. М.: Праксис, 2004. 575 с.
- Шкваря 2021 – *Шкваря Л.В.* Инициатива «Один пояс, один путь»: предпосылки и задачи Китая // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2021. Т. 7. № 4. С. 118–127.

- Hass 1958 – *Haas E.D.* The Uniting Europe: Political, Social, Economic Forces 1950–1957. Stanford, Calif.: Stanford University Press, 1958. 297 p.
- Rosamond 2005 – *Rosamond B.* The uniting of Europe and the foundation of EU studies: revisiting the neofunctionalism of Ernst B. Haas // *Journal of European Public Policy*. 2005. № 12 (2). P. 237–254.

## References

---

- Arkhipova, N.I., Kul'ba, V.V. and Kononov, D.A. (2011), "Scenario research of social and economic systems: synthesis of optimum scenarios", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law" Series*, no. 4 (66), pp. 58–85.
- Chernukhina, I.A. and Osipovskaya, A.V. (2011), *Finansovye rynki i instituty* [Financial markets and institutions. Textbook for university students studying the "Economics" direction], Arkhipova, N.I. (ed.), Ekonomika, Moscow, Russia (Higher education. The financial environment of entrepreneurship).
- Goncharova, N., Degtereva, V. and Sopilko, N. (2018), "Contradictions in Regional Innovative Activity and Ways to Overcome Them", *Proceedings of the 31<sup>st</sup> International Business Information Management Association Conference (IBIMA)*, Milan, Italy, pp. 967–977.
- Hass, E.D. (1958), *The Uniting Europe: Political, Social, Economic Forces 1950–1957*, Stanford University Press, Stanford, Calif., USA.
- Kheifets, B.A. (2016), *Transregional'noe pereformatirovanie global'nogo ekonomicheskogo prostranstva. Vyzovy dlya Rossii* [Transregional reformatting of the global economic space. Challenges for Russia], Institut ekonomiki, Moscow, Russia.
- Held, D., Goldblatt, D., McGrew, A. and Perraton, J. (2004), *Global'nye transformatsii: Politika, ekonomika, kul'tura* [Global Transformations: Politics, Economics, and Culture], Praxis, Moscow, Russia.
- Ivina, N.V. and Belova, E.S. (2020), "Prospects for the use of the New Silk Way by the Russian Federation", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law" Series*, no. 3, pp. 52–61, DOI: 10.28995/2073-6304-2020-3-52-61.
- Koldunova, E.V. (2020), "Dilemmas and Contradictions of ASEAN's transregional relations with the EU, the USA and Russia", *Current Problems of Europe*, no. 1, pp. 136–153.
- Kosolapov, N.A. (2011), "From territory to spaces. A political and historical excursion", *Transnatsional'nye politicheskie prostranstva: yavlenie i praktika* [Transnational political spaces. Phenomenon and practice], Ves' mir, Moscow, Russia.
- Lukashuk, A.A. (2020), "Integration processes within the framework of federalist and neo-functional theories", *World politics*, vol. 3, pp. 14–22. DOI: 10.25136/2409-8671.2020.3.32823.
- Luk'yanov, S.A., and Drapkin, I.M. (2017), "Global value chains: effects for integrating economy", *World Economy and International Relations*, vol. 61, no. 4, pp. 16–25. DOI: 10.20542/0131-2227-2017-61-4-16-25.

- Navrotskaya, N.A., Sopilko, N.Yu., and Koval'chuk, M.V. (2015), "Regionalization in terms of postglobal economic development", *Bulletin of Russian Peoples' Friendship University. Series Economics*, no. 4, pp. 7–15.
- Prokhorenko, I.L. (2015), "The new regionalism and configuration of the contemporary world order", *Pathways to Peace and Security*, no. 2 (49), pp. 20–28.
- Rosamond, B. (2005), "The uniting of Europe and the foundation of EU studies: revisiting the neofunctionalism of Ernst B. Haas", *Journal of European Public Policy*, no. 12 (2), pp. 237–254.
- Shkvarya, L.V. (2021), "One belt, one road initiative: China's *prerequisites and challenges*", *Geopolitics and Ecogeodynamics of regions*, vol. 7, no. 4, pp. 118–127.
- Voskresenskii, A.D. (2012), "Concepts of regionalization, regional subsystems, regional complexes and regional transformations in contemporary international relations", *Comparative politics Russia*, no. 2, pp. 30–58.

### *Информация об авторах*

*Наталья Ю. Сопилко*, доктор экономических наук, Российский государственный гуманитарный университет, Москва, Россия; 125047, Россия, Москва, Миусская пл., д. 6; sheremett73@gmail.com

*Даниил А. Потапов*, аспирант, Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, Москва, Россия; 117997, Россия, Москва, Стремянный переулок, д. 36; potapov.dpeng@gmail.com

### *Information about the authors*

*Natal'ya Yu. Sopilko*, Dr. of Sci. (Economics), associate professor, Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia; bld. 6, Miusskaya Square, Moscow, Russia, 125047; sheremett73@gmail.com

*Daniil A. Potapov*, postgraduate student, Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia; bld. 36, Stremyanniy Lane, Moscow, Russia, 117991; potapov.dpeng@gmail.com