

транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» и Шёлкового пути. В результате введения совокупных преференций и создания транспортно-логистической инфраструктуры в Свободном порту Владивосток можно будет обеспечить снижение затрат на реализацию новых инвестиционных проектов, повысить долю логистики в валовом региональном продукте, обеспечить открытость региона для внешнеэкономической деятельности.

Обобщая вышеизложенное, можно сказать, что Россия и Китай при реализации проекта Новый шелковый путь являются не столько конкурентами, сколько партнерами по осуществлению совместной экономической интеграции, устранению межнациональных барьеров, развитию взаимной торговли [13]. Проекты, которые эти государства осуществляют на евразийском пространстве взаимодополняют друг друга и предлагают принципиально различные инструменты финансово-хозяйственной деятельности, которые облегчают ее и унифицируют условия осуществления. Причем в долгосрочной перспективе функционирование свободного порта Владивосток способно обеспечить существенный синергетический эффект для экономики всего Дальнего Востока и России в целом.

Список литературы

1. Claude Meyer, *La Chine banquier du monde*, Fayard, Paris, 2014.
2. Li Zhang, Xuanwu Jin. China Launched Multilateral Infrastructure Bank. JULY 2015. http://www.chadbourne.com/China-Launches-a-Multilateral-Infrastructure-Bank-07-09-2015_projectfinance
3. Navigating the Belt and Road Financial sector paves the way for infrastructure August 2015. Ernst & Young, China.