

УДК 339.924

ЗОИДОВ КОБИЛЖОН ХОДЖИЕВИЧ

к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией интеграции
российской экономики в мировое хозяйство,
Институт проблем рынка РАН, Москва,
e-mail: kobiljonz@mail.ru

МЕДКОВ АЛЕКСЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ

к.э.н., руководитель Центра Института проблем рынка РАН
(Москва), ведущий научный сотрудник,
e-mail: medkov71@mail.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2021-12-7-24

СОПРЯЖЕНИЕ И ЭВОЛЮЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО- ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ СОСТАВЛЯЮЩИХ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ОТНОШЕНИЙ¹

Аннотация. Цель работы. В статье дан всесторонний обзор научных материалов, касающихся эволюции торгово-экономических и военно-стратегических евроазиатских отношений и организационно-институциональных направлений возрождения духа Великого Шёлкового пути (ВШП) в качестве «мягкой силы» распространения влияния Китая на пространстве глобальной Евразии. **Метод и методология работы.** В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, теории производственно-технологической сбалансированности и технико-экономических укладов, моделирования неравновесных процессов, миросистемного и политико-экономического анализа, исторического подхода, аналитических и экспертных оценок. **Результаты и выводы.** Приведены обзор, классификация и анализ научных материалов, касающихся различных форм геополитического противоборства государств и регионов за контроль над торговыми путями, который может осуществляться как путём образования огромной империи, так и создания межгосударственно-корпоративного партнёрства в целях обеспечения экономической безопасности торговли на дальние расстояния от восточного Средиземноморья до Китая. **Область применения результатов.** Полученные результаты могут использоваться при анализе и корректировке на его основе государственной политики в области сопряжения и эволюционного развития военно-стратегических, торгово-экономических и организационно-институциональных составляющих евроазиатских отношений.

Ключевые слова: эволюционно-институциональная теория, теория производственно-технологической сбалансированности, транзитная экономика, Великий Шёлковый путь, торгово-экономические отношения, военно-стратегические отношения, торговые пути, организации, институты, ЕАЭС, глобальная Евразия.

ZOIDOV KOBILJON KHODZHIEVICH

Ph.D. in Physics and Mathematics., Associate Professor, Head of the
Laboratory of Integration of the Russian Economy into the World Economy,
Institute of Market Problems of the Russian Academy of Sciences, Moscow,
e-mail: kobiljonz@mail.ru

MEDKOV ALEXEY ANATOLYEVICH

Ph.D. in Economics, Head of the Center of the Institute of Market
Problems of the Russian Academy of Sciences (Moscow), leading researcher,
e-mail: medkov71@mail.ru

¹ Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований в рамках научного проекта №20-010-00454 а.

INTEGRATION AND EVOLUTIONARY DEVELOPMENT OF ORGANIZATIONAL AND INSTITUTIONAL COMPONENTS OF EURO-ASIAN RELATIONS

Abstract. The purpose of the work. The article provides a comprehensive review of scientific materials related to the evolution of trade, economic and military-strategic Eurasian relations and organizational and institutional directions of the revival of the spirit of the Great Silk Road as a "soft power" of the spread of China's influence in the space of global Eurasia. **Method and methodology of work.** The research uses the methods of evolutionary and institutional theory, the theory of industrial and technological balance and techno-economic structures, modeling of non-equilibrium processes, world-system and political-economic analysis, historical approach, analytical and expert assessments. **Results and conclusions.** The review, classification and analysis of scientific materials concerning various forms of geopolitical confrontation between states and regions for control over trade routes, which can be carried out both through the formation of a huge empire and the creation of interstate-corporate partnership in order to ensure the economic security of long-distance trade from the eastern Mediterranean to China, are presented. **The scope of the results.** The obtained results can be used in the analysis and adjustment on its basis of the state policy in the field of interface and evolutionary development of military-strategic, trade-economic and organizational-institutional components of Eurasian relations.

Keywords: evolutionary and institutional theory, theory of production and technological balance, transit economy, the Great Silk Road, trade and economic relations, military-strategic relations, trade routes, organizations, institutions, the EAEU, global Eurasia.

Введение. Актуальные проблемы современности – масштабный финансово-экономический кризис, разбалансировка глобальной транспортно-логистической системы, пандемия коронавируса и мероприятия по борьбе с ней, изменение геополитической обстановки в Евразии, связанное, прежде всего, с событиями в Афганистане и др., – требуют выработки эффективной стратегии мирового сообщества, в основе которой может и должно быть положено возрождение духа Великого Шёлкового пути (ВШП) с учётом сопутствующих рисков для национальных государств и наднациональных интеграционных объединений.

Великий Шёлковый путь (ВШП) был не только торговой дорогой, это был культурно-экономический мост между цивилизациями [45]. Как отмечает Ю. Латов, история ВШП демонстрирует ряд тенденций политико-экономического характера, которые остаются актуальными и в современной мирохозяйственной практике, а именно:

- мирохозяйственные отношения стимулируют конкуренцию между несколькими большими цивилизационными сообществами;
- участие в международной торговле приносит выгоду (хотя и в разной степени) всем участникам – странам и народам с самыми разными уровнями развития;
- экспортно-импортные товарные операции сопровождаются как спонтанным, так и организованным экспортом и импортом институтов;
- устойчивыми являются полицентричные системы регулирования мирохозяйственных отношений, а едиоцентричная реализация регулирующего воздействия носит, как правило, относительно краткосрочный характер и не отличается устойчивостью [40, с. 123–140].

С другой стороны, как отмечает автор, «распад ВШП привел к ликвидации опыта мирных торгово-культурных контактов, которые сменились колониальной агрессией европейских стран» [40, с. 138].

После развала СССР появились новые концепции национального строительства, в разработке которых одно из центральных мест занимало осмысление историко-экономического опыта как отдельных регионов, так и евразийского пространства в целом. В частности, столичные и региональные историки, по мнению И. Зимони, стали отказываться от прежних стереотипов и рисуют реальную картину истории Улуса Джучи – части Монгольской империи, куда входила Древняя Русь и не только – образованного во времена Золотой Орды на ВШП [28].

В настоящее время рост оборотных расходов, многочисленные локальные конфликты, рас-

пространение экстремистских идеологий, рост терроризма, производство, перевозка и потребление наркотических веществ, участвовавшие стихийные бедствия и катастрофы техногенного и антропогенного характера, острейшие социальные проблемы приводят к осознанию естественной и объективной необходимости возрождения ВШП, а главное, его духа на качественно новой основе [47].

В торговле Востока и Запада, осуществляемого по ВШП, большая часть грузопотоков перемещалась в направлении «Восток – Запад». Значительного развития торговля по Шелковому пути достигла в IX–XII вв. Как подчёркивает А. Ельчанинов, актуальность изучения ВШП заключается в том, что это пример длительного мирного сосуществования между крупными цивилизациями прошлого [25, с. 3]. В условиях новой нормальности восстановление ВШП опровергает представления о несопоставимости мироощущения и мировосприятия Востока и Запада.

В работе Ю. Косова и А. Шматко [38] выделяется инновационно-индустриальная роль ВШП, выразившаяся, прежде всего, в том, что по нему происходил обмен технологиями между Востоком и Западом. Так, Европа получила технологии производства пороха, бумаги и других технически сложных предметов, ранее применяемых в Китае. В целом, контроль Шелкового пути давал доступ к информации и идеям, которые можно было скопировать и использовать за тысячи миль от места их появления [61].

Характерно, что среди множества факторов и причин падения Римской империи называется дефицит серебряной монеты для содержания армии, возникший, в т. ч., из-за обмена римлянами серебра на предметы роскоши с Востока, прежде всего китайских, включая шёлк.

Организация караванной торговли в равной степени требовала как дипломатических усилий, так и создания, модернизации и содержания протяжённой инфраструктурной сети (экономических поясов), включающей обустройство оазисов, рытвё колодцев, строительство мест отдыха и стоянки караванов (караван-сарай), устройство переправ через реки и пр.

Методы (теоретические основы)

В исследовании использованы методы системного анализа [36–37, 42], эволюционно-институциональной теории [30, 46, 69, 71], теории производственно-технологической сбалансированности [68], моделирования неравновесных процессов [4, 27, 29], политико-экономического анализа [5, 8] и исторического подхода [3, 11–20, 30, 61, 66].

Результаты и обсуждения

Политико-экономические аспекты функционирования транспортно-транзитных систем и инфраструктурно-интеграционных образований. В настоящее время, по сведениям Н. Семеновой, на территории Китая функционирует 426 мозговых центра, более 20 исследовательских институтов, центров и отделов, изучающих страны Центральной Азии (ЦА) [54, с. 232–239].

После выдвижения Китаем Инициативы «Пояс и Путь» с 2013 г. только на территории Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) было создано пять новых аналитических центров и три института, деятельность которых направлена на теоретическую разработку и практическую реализацию китайского стратегического проекта Экономический пояс Шёлкового пути (ЭПШП).

Ключевое направление состоит в том, что Китай стремится сломать однополярную миросистему с доминирующим положением США в экономической, политической и военной сферах. Кроме того, КНР уделяет много внимания решению задач безопасности и развития СУАР и других западных провинций. В своей работе Н. Семенова отмечает, что «борьба с наркотрафиком и терроризмом в ЦА является объединяющим фактором для РФ и КНР» [54, с. 233].

Рассматривая инновационно-инфраструктурное развитие евроазиатских транспортно-транзитных систем (ТТС), отмечается, что Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб) – основа ТТС России – наиболее грузонапряжённая железная дорога, и в краткосрочной перспективе возможно достижение её предельной пропускной способности. Поэтому увеличение транзитных потоков может усложнить передвижение экспортно-импортных грузов.

Одновременно КНР малоинтересны «меридиональные» коридоры по направлению Север –

Юг, которые исключительно важны и для Казахстана, и для России (направления на Иран, Ближний Восток, в перспективе – на Индию).

Наиболее приемлемым вариантом экономического сотрудничества для Китая являются прямые инвестиции, предполагающие получение контрольного пакета акций. Подобную схему Китай использует и в ЦА, в связи с чем страны региона могут попасть и попали в экономическую зависимость от КНР. Так, часть предприятий, в т. ч. из стратегических отраслей, полностью или частично перешла в собственность китайских корпораций.

Практика показывает, что многие из политизированных транспортных проектов оказались маловостребованными в плане реализации транспортно-транзитного потенциала, экономически малорентабельными и используются только на локальных участках. Так, в настоящее время транзитный потенциал ТРАСЕКА реализован в крайне незначительной степени и не представляет серьёзной конкуренции для ТТС России.

В свою очередь, на пространстве глобальной Евразии Россия занимает выгодное транспортно-географическое положение, позволяющее формировать на её территории развитую систему международных транспортных коридоров (МТК), как в меридиональном, так и в широтном направлениях.

Политическую составляющую Нового Шёлкового пути выделяет и конкретизирует Сунь Жоши [56]. По его мнению, политическая координация подразумевает укрепление межправительственного сотрудничества, создание форматов сотрудничества и взаимодействия разного уровня: Китай – Африка, Китай – Латинская Америка, Китай – страны Центральной и Восточной Европы, Китай – арабские страны и др.

Определяя политические и экономические цели ЭПШП, О. Шералиев [65, с. 43–49] отмечает, что политическая составляющая взаимодействия стран региона Большой Евразии не менее важна, чем экономическая, а существующие межгосударственные и надгосударственные институты (ШОС, ЕАЭС) должны стать основой институционального оформления китайской инициативы.

Как отмечает автор: «Анализ проекта показывает, что существуют как минимум три вектора его реализации: экономико-инфраструктурный, геополитический и вектор безопасности» [65, с. 48]. Особо подчёркивается, что ЭПШП, прежде всего, направлен на реализацию интересов КНР, что в полной мере отражает современное понимание концепции евразийства.

В этой связи странам необходимо усиливать практическое взаимодействие в области безопасности, бороться с «тремя силами зла» – сепаратизмом, терроризмом и религиозным экстремизмом. Это предполагает развитие духа Шёлкового пути, интенсификацию гуманитарных контактов, сотрудничество в культурной, образовательной и туристической сферах. Особое внимание необходимо уделить усилению координации действий и совместным усилиям в процессе мирного разрешения афганского вопроса.

Экономические категории не всегда являются определяющими в ходе интеграционного строительства в ЕАЭС ввиду большей значимости факторов политической стабильности, безопасности и общих ценностей. Приверженность ЕАЭС принципам синдицированного регионализма в контексте развития диалога между интеграционными объединениями по линии региональных институтов развития может способствовать созданию инклюзивной и безбарьерной транспортно-логистической инфраструктуры Евразии [70].

Рассматривая направления инновационно-инфраструктурного развития пространства глобальной Евразии, Е. Пак отмечает, что одной из перспектив сотрудничества в области транспорта и логистики в ЕАЭС может являться «зелёный» транспорт и внедрение интеллектуальных транспортных систем [71].

В работе [71] подчеркнуто, что в настоящее время диалог КНР – страны-члены ЕАЭС в области транспорта и логистики ведётся преимущественно на двусторонней основе, что препятствует выработке единой и, возможно, более сильной позиции стран в формате ЕАЭС – Китай. Кроме того, продолжение преимущественно двустороннего формата в сотрудничестве России и Казахстана с КНР в контексте проекта сопряжения ЕАЭС и ЭПШП в долгосрочной перспективе может обострить отношения между двумя странами.

Е. Пак убедительно доказал, что в настоящее время казахстанский участок МТК «Восток – Запад» выигрывает конкуренцию у российской ТТС за сухопутные транзитные грузопотоки в

направлении КНР – ЕС. Так, на казахстанский маршрут приходится около 70% всего сухопутного транзита в данном направлении. Основными конкурентными преимуществами казахстанского маршрута являются: меньшая протяжённость; сравнительно низкая стоимость перевозки; наличие нескольких интегрированных опций доставки (мульти-modalность) [71].

Организационно-институциональным механизмом повышения конкурентных преимуществ МТК является государственно-частное партнёрство (ГЧП). В статье [71] комплексно исследованы перспективы использования опыта России и стран ЦА в построении транзитной экономики ЕАЭС при ведущей роли механизмов ГЧП.

Стратегическим направлением должны стать усилия по минимизации возможности КНР сотрудничать с государствами-членами ЕАЭС на двусторонней основе, подчеркнув целесообразность взаимодействия с интеграционным объединением в целом. Конечной целью должно стать создание большого Евразийского сообщества (союза), прежде всего, в целях обеспечения устойчивого развития и безопасности, открытого для максимального числа стран.

Л. Гусев отмечает, что в течение долгого времени ЦА была отдалена от основных центров мировой экономики и политики. Однако с 2015 г. можно говорить о возникновении «момента Центральной Евразии» – уникального сочетания международных политических и экономических факторов, позволяющих максимально реализовать потенциал сотрудничества и совместного развития всех государств региона [24].

Развитие транспортной инфраструктуры и подвижного состава, безусловно, приведёт к активизации внешнеторговых связей и поставит вопрос об обеспечении валютной стабильности и необходимости дедолларизации в международных финансовых отношениях и переходу к использованию национальных валют во взаиморасчетах. По мнению А. Горда и О. Горда, юань может стать основной валютой «шелкового пути» [22].

Как справедливо отмечает Чжун Ц. [63], соседние с Китаем государства, а также государства, расположенные вдоль ПиП, – это преимущественно страны с формирующимся рынком и развивающиеся. Несмотря на свою давнюю историю и славное прошлое, у многих из них в последние годы отмечаются сравнительно медленные темпы экономического роста и низкий уровень развития.

В целом отмечается [7], что ещё в 2014 г. в КНР утвердилось представление о недостаточности экономического фактора для оказания нужного воздействия на развитие ситуации в странах Западной Азии и необходимости расширения используемого внешнеполитического арсенала, более масштабного сочетания экономических и политических, а при необходимости – военных рычагов.

Такой подход можно рассматривать как прямое следствие «арабской весны» и проходивших в последнее время экспертных дискуссий о необходимости расширения роли военной силы во внешней политике. Вместе с тем в настоящее время на позицию китайских специалистов по странам Западной Азии все большее воздействие оказывает конфликтная ситуация вокруг территориальных проблем и свободы судоходства в Южно-Китайском море.

Эволюция способов вооружённой поддержки функционирования транспортно-транзитных систем и проблемы обеспечения безопасности торговли на дальние расстояния. Понимание места и роли ВШП в истории человечества, его политико-экономического и военно-стратегического значения невозможно без подхода, содержащегося в книге В. Хансен, где торговый путь рассматривается в контексте проникновения Китайской империи в регионы ЦА и удержания их путём размещения и финансирования военных гарнизонов. При этом ВШП описывается в виде отдельных участков взаимной торговли [62].

Транспортно-транзитные коммуникации не только требуют обеспечения безопасности их прохождения, политической стабильности и экономического процветания, но и сами служат для передвижения завоевателей. В. Тугужекова обращает внимание на то, что в периоды политических конфликтов и войн в XIII в. Чингисхан использовал трассы ВШП в своих завоевательных походах. Причём в этот период торговые же функции ВШП были ограничены [58].

Но в дальнейшем период Монгольской империи был временем расцвета ВШП. Г. Вернадский подчёркивает, что, объединив большую часть Евразии под единым правлением, монголы преуспели, хотя и на относительно недолгий период, в обеспечении безопасности великого сухопутного пути из Китая к Средиземноморью [19].

Ведь для монгольского завоевания, чтобы конкурировать с морскими перевозками, доставка по Шёлковому пути, разбитому на участки, подконтрольные сотням племён и князьков, требовала политической стабильности на всём протяжении дороги. Это почти невозможное до наступления современного периода истории условие было достигнуто лишь однажды – благодаря монголам в XIII–XIV вв. [13].

А. Турдалиев и О. Куаныш [59] делают акцент на миграционных функциях ВШП, который был не только путём торговли, но и основным путём передвижения и переселения людей, по нему странствовали артисты, дервиши, ученые мудрецы, миссионеры, распространяя свою культуру по разным странам и регионам. По этому пути был распространён буддизм (из Индии в Китай), в ЦА пришли манихейство, несторианство, ислам.

Следует заметить, что еще задолго до образования ВШП на территории ЦА и Древнего Востока существовали пути, которые служили целям войны и мира. По ним продвигались большие армии и малые отряды, разгорались кровавые битвы, расположенные вдоль них города подвергались нападениям; в мирное же время эти пути служили связующими нитями политической, торговой и культурной жизни.

Отдельные участки «Шелкового пути» начали функционировать к III–II тыс. до н. э. и в разные времена именовались Лазуритовым, Нефритовым, Степным, Южным, Северным путем, Соболей дорогой, Дорогой в Японию.

Характеризуя геополитическую обстановку V–VIII вв., в работе [67] отмечается, что поскольку расположение торгового центра на участке ВШП давало большое преимущество любому государственному образованию, то каждое из них стремилось поставить под свой контроль как можно продолжительный участок торгового пути. В связи с этим весь период Средневековья велись нескончаемые войны за овладение важными торговыми центрами.

Возникновение, процветание и гибель государств, существовавших вдоль различных маршрутов ВШП, показывает, что контроль за коммуникациями, по которым движутся реальные ценности, необходим для жизни государств и народов. Его нельзя никому передоверять. Его надо отстаивать всеми способами [6]. Это касается и других торговых маршрутов, как сухопутных, так и морских.

Во времена установления контроля Португалии над морскими коммуникациями Европа – Азия, как пишет Дж. Баллард [11], остановка арабского судоходства была только началом. Чтобы собрать грузы, которыми отныне не будет позволено заниматься купцам из Мекки, было необходимо занять их место в главных центрах товарообмена.

В числе этих центров после Каликута следующими по важности были город Малакка и остров Ормуз, которые располагались на одноименных проливах, где необходимо было возвести барьеры на главных торговых путях.

Португальскому присутствию на Востоке было необходимо постоянное прикрытие с запада от враждебно настроенных мусульманских стран, лежащих между Индийским океаном и Средиземным морем. Аравия, Сирия и Египет – и в меньшей степени Иран и Турция – все были заинтересованы в поддержании старой караванной торговли и могли понести потери от перевода грузопотоков на маршрут вокруг мыса Доброй Надежды.

В последующем голландцы доказали, что наилучшим способом развития торговли является установление эффективного контроля над районами зарождения грузопотоков, и силой подчиняли себе местных правителей в регионах сосредоточения своих коммерческих операций.

В свою очередь, отсутствие сильного правления в Индийском океане из-за последовательного упадка сначала Португалии, а потом и Голландии привлекло внимание преступных элементов морского сообщества. Автор отмечает, что «в основном, чтобы защититься от угрозы мародеров, Британская компания создала небольшую собственную военную эскадру, куда вошли корветы, шлюпы и корабли местных типов» [11, с. 186].

В 1567 г. в Лондоне была создана «Московская компания». О её значении говорит уже то, что она оказалась первой подобной компанией, устав которой был утвержден парламентом. «Московская компания» стала не только прообразом торгово-политических организаций, создававшихся для работы в Восточной Индии и Ост-Индии, но и предшественницей транснациональных корпораций XX в. [35]. Преференции для «Московской компании» рассматривались в контексте расстановки сил в Европе в качестве компенсации за услуги Англии в политиче-

ском отношении [26].

Московское царство в соответствии с указом, выпущенном в июне 1667 г., гарантировало купцам полную безопасность на Великом Волжском пути, а в случае потерь обещало возмещение убытков. В целях реализации положений царского указа было решено приступить к созданию военного флота на Каспийском море.

Особенно наглядной эволюция и тесная взаимосвязь внешнеполитических, дипломатических, военно-стратегических и транспортно-торговых отношений показана в книге К. Фауста [60], который рассматривает ещё один торговый путь из Китая в Европу через территорию России – Великий чайный путь. Акцентируется внимание на анализе усилий правительства и частных предпринимателей по упорядочению российско-китайской торговли как в виде создания объединений купцов, так и в форме государственной монополии. Сделан вывод, что наиболее приемлемой и эффективной организационно-институциональной формой торговли на дальние расстояния (в т. ч. транзитной) является государственно-частная компания.

В настоящее время, как указывают авторы работы [1], в результате функционирования Нового Шёлкового пути возникнут риски и угрозы в связи с возможным увеличением оборота оружия, наркотрафика и количества беженцев на данной территории.

Кроме того, существуют противоречия между государствами. Наличие неделимитированных территорий в центральном коридоре нового ВШП является причиной частых конфликтов на границах. Турция стремится противодействовать усилению роли Ирана, а также в дальнейшем иметь рычаги влияния на Россию. В южном коридоре сильно накалены взаимоотношения между Индией и Мьянмой из-за незаконных поставок наркотиков и распространения различных болезней.

Центральная Азия – узловая геоэкономическая точка мировой торговли и узел геополитических проблем. Историко-экономические исследования показывают, что со времени открытия Шёлкового пути между Римской и Парфянской империями, с одной стороны, и империей Хань – с другой, мелкие индоевропейские царства, существовавшие в северных или южных оазисах Таримского бассейна, приобрели большую важность для торговли. Поэтому хунну и китайцы стали оспаривать друг у друга контроль над ними, первые следили за Таримом с высот Алтая, вторые удерживали перевалы Дуньхуана на Востоке [23].

Сразу после утверждения в ЦА ислама мусульмане стали пользоваться известными торговыми путями: мусульманские караваны уже в VIII в. ходили через страну карлуков к Верхнему Енисею, в страну киргизов.

Дороги и караванные тропы были сердцем Афганистана с незапамятных времен. Его земля, не имеющая выхода к морю, была перекрестком Азии, местом встречи и полем битвы двух великих цивилизационных воли – персидских империй на западе, основанных на городской культуре, и тюркских кочевых империй на севере, в Средней Азии [53].

Политико-экономические проблемы получения и концентрации доходов от торгово-транзитной деятельности. В средние века ЦА во многом зависел от транзитной торговли – потока товаров, которые производились и потреблялись не в самом регионе, а в странах Европы, России и Китае. Такой тип торгового обмена не стимулировал местные ремесла, а препятствовал их развитию, позволяя местным жителям получать привозные товары, вместо того чтобы пытаться изготовить их.

Отсюда – повышенный интерес местной знати к торговым пошлинам, налогообложению торговцев и получению от них подношений в натуральной форме. Такое отношение к торговле стимулировало паразитизм элиты и дестимулировало предпринимательство. Воинственной и малообразованной местной знати было удобно жить на «транзитную ренту». Целые племена специализировались на грабежах караванов и получении выкупа за их пропуск через «свою территорию» [43].

Согдиана – пример высокотехнологичной трансформации транзитной экономики. Однако в ЦА имелись и яркие примеры инновационно-индустриального развития поясов торговых путей. Так, в IV–V вв. сама ЦА выходит на западноевропейские рынки торговли шёлком собственного производства. Здесь согдийцы, начав с посредничества в торговле китайском шёлком, в дальнейшем сами освоили технологии получения как шелковых нитей, так и изготовления из них тканей. И хотя китайские шелка ценились более высоко, но и центрально-

азиатский шёлк пользовался популярностью [3].

Благодаря ВШП, несмотря на постоянные войны и вторжения иноземцев, для регионов ЦА открываются широчайшие связи с внешним миром. В этом плане, как отмечает Р. Элеманова, особенно преуспевают согдийцы, основавшие целые колонии вдоль путей, ведущих в Китай. Согдийцы проникли в северо-восточные районы ЦА, в Синьцзян, Монголию, Северный Китай, а на западе дошли до Крыма, прочно взяв в свои руки распространение шёлка и своей культуры. Кроме того, в это время на ВШП смогли проявить свой талант и получили известность первые международные дипломаты [67].

В. Тугужекова также отмечает большую роль в развитии ремесла и торговли древних тюрков, которую играли согдийские ремесленники и купцы. Их влияние отмечено в производстве художественного металла. Не менее значительное влияние оказывал и Иран [58].

Подробные результаты исследования Согдианы изложены в статье Ж. Исомитдинова [34]. Он отмечает посредническую роль жителей Согда в самой знаменитой в истории торговой артерии, соединяющей Восток с Западом. Кроме того, согдийцы внесли существенный вклад в цивилизационное развитие различных народов, распространение мировых религий и разных культур. Это было достигнуто благодаря активному участию выходцев из Согдианы в торговых отношениях между регионами и кооперации производства.

Торговцы из Согда, обосновавшиеся на новых местах, не прерывая связи с соплеменниками в других колониях, сохранили свой образ жизни. Тюрки, уйгуры, арабы, тохары жили по соседству с согдийцами. В деле развития торговой деятельности согдийцев существенную роль сыграли их поступление на государственную службу и занятие ими ответственных постов во властных структурах Китайской империи.

Для согдийцев шелк являлся основным товаром торговли, вторым по значению товаром считалась бумага. Начиная с конца IV в. в Согде шёлк стали производить из местного сырья. Высоко ценили согдийский шелк не только на западе, но даже в Восточном Туркестане и Китае.

Однако к VI в. сбыт шёлковых тканей за пределами Согда был затруднён по причине арабских завоеваний. Потому что в других регионах, таких, как Иран и Византийская империя, в особенности в Египте и Сирии, шелкоткацкое производство также было налажено посредством шелка-сырца, ввозимого из Средней Азии и Восточного Туркестана.

Рыночный спрос и положение Согдианы на перекрестке главных дорог вынуждало местных мастеров смело следовать любым изменениям моды. Следует особо подчеркнуть тот факт, что согдийцы являлись не только умелыми и предприимчивыми торговцами, но считались отважными воинами, замечательными фортификаторами, искусными градостроителями и т.д.

Государство- и корпоративнообразующая функция торгово-транзитной деятельности. Историко-экономические факты, приводимые Л. Пейном [51], наглядно показывают, что муссонное мореплавание стимулировало рост сельского хозяйства – надо было производить больше продукции, чтобы привлекать и кормить заезжих корабельщиков, – и способствовало возникновению первых настоящих государств во Вьетнаме, Камбодже, Таиланде, на Малаккском полуострове, Суматре и Яве.

В целом при меньшей государственной поддержке морской торговли, которая всегда была делом опасным и ненадежным, судовладельцы боялись вкладывать средства в большие дорогостоящие корабли.

По свидетельству Г. Вернадского, Киевское княжество выросло на той же почве, что и все кочевые и полукочевые империи, которые контролировали по очереди территорию черноморских степей, начиная со скифского периода. Каждая из них пыталась создать связку между северной и восточной торговлей, с одной стороны, и средиземноморской торговлей – с другой [18].

Ю. Косов и А. Шматко также отмечают роль ВШП в возникновении в VIII–X вв. Древнерусского государства, когда из-за арабской экспансии значительная часть караванной торговли по северной ветке пути пошла вокруг Каспийского моря через Хазарию и Русь по речной системе Русской равнины [38].

Устойчивость экономических связей между Кыпчаком (Великой степью) и Ираном не пре-

рывалась даже во времена обострения политических отношений между Золотой Ордой и империей ильханов в Персии, в немалой степени этому способствовала бойкая деятельность представителей итальянских торговых республик Генуи и Венеции [66].

Таким образом, обслуживание евроазиатских торговых отношений было фактором образования и процветания этих транзитных городов-государств.

Корпоративообразующая роль транспортно-транзитной деятельности основана на том, что, по словам Ф. Броделя, когда речь идёт о торговле на дальние расстояния, риск плавания и его себестоимость, соотнесённые с ценностью перевозимых грузов, были таковы, что перевозка просто как промысел ради фрахта становилась едва ли мыслимой. Нормой было другое, дальние перевозки организовывались в рамках торговой операции, в которую они вписывались как одна из многих других статей торговых расходов и риска [14].

№	Наименование угрозы	Содержание угрозы	Направления противодействия
1.	Чрезмерная вовлечённость в мировое хозяйство	Развитие экспортно-импортной и транзитной сфер в ущерб реальным и потенциальным возможностям национальной экономики и внутреннего рынка.	Активная промышленная политика, прежде всего, в виде организации и поддержки производств товаров с высокой добавленной стоимостью, реализация программ пространственного развития.
2.	Либерализация мировой торговли	Улучшение транспортной доступности территории для иностранных товаров, повышение их конкурентоспособности и доли на внутреннем рынке.	Разумная протекционистская политика, повышение доступности кредитных ресурсов институтов развития, организация высокотехнологичных производств в инновационно-индустриальных поясах торговых путей.
3.	Формирование транзитных евроазиатских маршрутов в обход территории России	Сокращение конкурентного преимущества страны как естественного моста между Европой и Азией, снижение транзитных доходов, формирование отличных технических стандартов транспортной инфраструктуры.	Разработка, внедрение и распространение на главных евроазиатских маршрутах принципиально новых технологий движения, контроль точек зарождения и поглощения грузопотоков, активная геоэкономическая политика государства и крупных корпораций.
4.	Развитие транзитного направления «Восток – Запад» в ущерб «Север – Юг»	Рост зависимости наполнения грузопотоками капиталоемкой инфраструктуры от Китая и ЕС, неполное использование транспортно-транзитного потенциала страны.	Активное развитие МТК «Север – Юг» с использованием возможностей и заинтересованности Индии, Ирана, Пакистана, стран Южного Кавказа. Формирование новых маршрутов через Сибирь, Забайкалье, государства ЦА и Афганистан.
5.	Интернационализация статуса, либерализация судоходства по Северному морскому пути (СМП)	Снижение роли СМП, как национальной транзитной артерии, сокращение доходов от транзитной перевозки грузов, рост условно-постоянных расходов на экспортные перевозки.	Активное участие в развитии транзитных перевозок по СМП путём строительства новых ледоколов, производства судов-контейнеровозов ледового класса, модернизации навигационных, гидрографических и обстановочных сервисов.
6.	Снижение национальной безопасности вследствие возрождения духа ВШП	Рост наркотрафика, перевозки оружия и взрывчатых веществ, проникновение исламских боевиков, неконтролируемые потоки мигрантов.	Создание и оснащение вооружённых формирований и служб безопасности межгосударственно-корпоративных структур по развитию современных торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов

Значительное усиление Китая в регионе, постепенное ослабление России, как главного поставщика транспортных услуг, институционализация и начало реализации ЭПШП привело к разрушению монопольного положения России на рынке евроазиатских транзитных перевозок грузов.

МТК имеют важное значение для каждой страны-участницы и оцениваются не только с точки зрения коммерческой выгоды, но также национальной безопасности, учитывая, какую роль, и позитивную, и негативную, могут играть дороги в военной, экономической, промышленной, технологической, продовольственной и даже демографической сферах [8].

Однако, как отмечал видный евразиец Н. Трубецкой, зачастую участие государства в мировой торговле, особенно морской, носит искусственный характер. Особенно такой огромной, обладающей разнообразными ресурсами страны, как Россия.

Дело в том, что географические природные условия Западной Европы – гористость матери-

ка, изрезанность береговой линии, обращенность к океану и к большим морям, невозможность прокормить население одними продуктами собственной страны – делали для европейских стран естественным стремление к открытому морю, дающему возможность развить колониальную торговлю.

И Россия, как пишет Н. Трубецкой, «из чистого подражания европейским державам тоже усвоила это направление внешней политики, несмотря на то что ее собственная географическая природа была совершенно иной и ставила перед ней абсолютно иные исторические задачи» [57].

Другим риском развития ТТС на пространстве глобальной Евразии, на который обращает внимание С. Гончаренко [21], является то, что транзитные грузы, следующие по маршрутам Нового Шёлкового пути, будут частично оседать на территориях стран прохождения МТК. За счет своей массовости и дешевизны китайские товары будут вытеснять с рынков государств-транзитёров аналогичные товары национальных производителей, а сами страны будут становиться импортозависимыми от Китая.

При реализации Нового Шелкового пути Китай решает и чрезвычайно важную комплексную сверхзадачу – одновременно экономическую и политическую: выталкивает Россию на обочину евроазиатского транспортного пространства. Этому в немалой степени способствуют попытки строительства железных дорог колеи 1435 мм на «пространстве 1520», периодически иницилируемые Китаем на основных транзитных направлениях.

Проводя в жизнь проект Нового Шелкового пути, Китай фактически расщепит по горизонтали евразийский материк, расчленив Север и Юг Евразии, отделит Россию от Индии и других стран Южной Азии, государств ЦА и Западной Азии.

Ещё одним риском для России, на который обращают внимание исследователи, в частности, А. Адыкулов [2], является валютно-финансовый. Инициатива ПиП предусматривала создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), необходимость которого была обусловлена, прежде всего, недостаточностью финансирования Всемирным банком и Азиатским банком развития экономики развивающихся стран.

С другой стороны, АБИИ существенно расширит для КНР возможности экспорта капитала, рабочей силы и компетенций в области строительства инфраструктуры в развивающиеся экономики Азии. Кроме того, по заявлению китайских властей, этот проект будет способствовать созданию имиджа Китая как ответственной мировой державы, которая поддерживает идею интернационализации юаня, и росту вклада Китая в мировую финансовую систему.

Кроме того, А. Адыкулов отмечает, что, как и во многих развивающихся экономиках, процедура и механизм предоставления кредитов, грантов в Кыргызстане в государственных банках не избежали коррупции. Например, декларируемые низкие проценты по кредитам для фермеров и предпринимателей, предоставляемые международными донорами, доступны не всем, а точнее, доступны только избранным и по определенным схемам.

Стратегически важным направлением китайской геостратегии является Арктика. Разработка сырьевых ресурсов северного региона, развитие морских торговых путей в Арктике имеют для современного Китая не только торгово-экономическое значение, но и геополитическое, связанное с изменением мировой геополитической оси с Запад – Восток на Север – Юг.

С. Погодин и Ван Ц. [52] особо подчёркивают, что современные геополитические реалии таковы, что в условиях XXI в. меняется вектор мирополитических взаимодействий и противостояний с «запад – восток» на «север – юг». Это касается не только концепции «богатый Север – бедный Юг», но также и теоретических разработок относительно смещения политико-экономических интересов и мировых торговых путей в Северное полушарие.

В последние годы в Китае концепция интернационализации Арктики стала одной из ведущих теоретических и стратегических разработок. Китай активно продвигает идею о необходимости распространения статуса общечеловеческого наследия для региона Арктики подобно Антарктике. Особое внимание уделяется статусу Северного морского пути (Россия) и Северо-Западного прохода (Канада).

Таким образом, Концепция Северного (Холодного) Шелкового пути представляет собой одну из составных частей глобального внешнеполитического проекта Поднебесной. Китай ведёт сложную дипломатическую игру в Арктике, в которой он, с одной стороны, пытается

провести среди неарктических стран идею интернационализации арктического региона, а с другой – стремится заручиться поддержкой малых арктических стран (инвестируя в их арктические проекты огромные суммы).

В целом, как для России, так и для Китая представляют угрозу такие явления, как:

- производство наркотиков в Афганистане и связанный с ним наркотрафик;
- проникновение исламских боевиков-фундаменталистов;
- неконтролируемые потоки мигрантов, возникающие в ходе военных конфликтов.

Ликвидировать эти угрозы можно лишь путем ускоренного экономического развития всех стран региона. Повышение жизненного уровня может стать основой для укрепления политической стабильности [38].

Политико-экономические и военно-стратегические преимущества направления «Север – Юг» для России. В историографии русской внешней торговли XVI в. является временем большого стремления Русского государства к рынкам Востока. Присоединение Казани и Астрахани к России отдало в распоряжение Московского государства основные центры торговли (Казань, Астрахань) с государствами Центральной Азии и Ираном. Включение в состав Российского государства всего Волжского бассейна способствовало дальнейшему экономическому развитию страны и расширению ее связей со странами Востока.

В развитии русско-дагестанских торгово-экономических взаимоотношений важное место на рубеже XVII–XVIII вв., как и прежде, занимал крупнейший торгово-ремесленный центр Кавказа – Дербент, игравший в планах восточной экономической политики России одну из ведущих ролей.

При царях Алексее Михайловиче (в 1667 г.) и при Петре I (в 1710–1720 гг.) были заключены договоры с армянской торговой компанией Нор-Джуги. Она обязывалась вывозить из Ирана и Прикаспийских государств через Дербент, Терский город, Тарки и Астрахань в Россию, а далее и в Западную Европу шелк-сырец и другие восточные товары как морем, так и сухопутным путем под охраной русского конвоя от Астрахани до Москвы.

Желанием российского императора Петра I было, чтобы Европа торговала не через Средиземное море, а через территорию России и Каспийское море и армянские купцы были посредниками в российской торговле с Персией. Россия надеялась сконцентрировать на Волжско-Каспийском пути не только торговлю с Персией, но и всю индоевропейскую торговлю, тем самым монополизировав рынок шёлка [26].

Известный учёный-востоковед В. Бартольд считал, что гораздо более вероятно, что для Туркестана, особенно Западного, будет иметь значение европейско-индийский железнодорожный путь, когда вопрос о нем, давно уже поставленный, будет наконец решен. Известно, что русские уже в XVII веке через Туркестан искали пути в Индию [12].

Идея превратить Россию в промежуточную станцию для торговых потоков из Индии в Европу с помощью трансконтинентальной железной дороги и, таким образом, по-новому позиционировать империю на карте «мирового сообщения» в начале XX в. заново стала предметом дискуссий в контексте дебатов о строительстве железной дороги из Оренбурга до Ташкента.

Министр финансов Российской империи С. Витте предсказывал скорую связку российской и британской железнодорожных сетей в Центральной Азии и в Афганистане и пророчил России большое будущее как стране транзитных товаропотоков из Индии в Европу [64].

В настоящее время следует также инициировать вовлечение Индии в общий экономический процесс развития Севера и Юга Евразии в качестве мощного экономического и политического партнёра. Для этого необходимо эффективное функционирование МТК «Север – Юг», фактически повторяющий Великий Волжский путь и маршрут Афанасия Никитина «Хождение за три моря».

По мнению С. Гончаренко, следует максимально расширить направление грузопотока МТК «Север – Юг» на север и восток России в сторону Урала и Южной Сибири. Стратегическим сухопутным направлением, связывающим Россию и Индию, является возобновление проекта строительства железной дороги из Узбекистана через Афганистан (Кабул) и Пакистан (Пешавар) в сторону Дели. Другой вариант железнодорожного маршрута – через Таджикистан, Афганистан и спорную провинцию Джамму и Кашмир. Эти маршруты требуют достижения взаимовыгодного сотрудничества всех участвующих стран, в первую очередь Индии и

Пакистана [21].

Эволюция социально-культурных проявлений духа ВШП и накопление человеческого капитала. Е. Иноземцева обращает внимание, что торговля является важной основой межэтнической и межконфессиональной толерантности. Реализуя естественные потребности народов в обмене товарами, торговля была мощным фактором созидания, ибо стимулировала развитие ремесел, науки, искусства, освоение новых территорий, строительство городов. Торговля выступала и как важный фактор мира, ибо нуждалась в политической стабильности. Вместе с тем торговля была фактором культуры диалога, культуры цивилизованного общения, уважения обычаев и веры партнеров в торговле [33].

В государствах ЦА торговлей пронизаны все стороны жизни даже на лингвистическом уровне. Так, как отмечает А. Алимов, имя столицы Душанбе, которая является одним из самых посещаемых туристами городов Республики Таджикистан, напрямую связывают с ВШП: с таджикского языка «Душанбе» переводится как «Понедельник», что может свидетельствовать о том, что по понедельникам здесь открывались шумные ярмарки и шла бойкая торговля товарами [5].

Эволюция социально-культурных проявлений духа ВШП и накопление человеческого капитала нашла своё отражение и в китайской инициативе ПиП. Помимо решения внутренних образовательных проблем, Китай усиливает свои позиции в международном образовательном пространстве. В 2015 г. была создана Сеть университетов Шелкового пути (SUN – The Silk-road Universities Network).

Миссия проекта заключается в восстановлении исторической значимости ВШП, в рамках которого на протяжении многих веков сосуществовали великие цивилизации. Интернационализация высшего образования в Китае, усиление потоков академической и студенческой мобильности, развитие трансграничного образования в форме открытия филиалов иностранных вузов привело к созданию университетов мирового класса, повысило рейтинговые позиции китайских вузов в международных сравнительных исследованиях [41].

Мировой опыт показывает, что инновационные проблемы невозможно эффективно решить, опираясь только на национальные научные кадры. Необходимо использовать совместные научные достижения всего интеграционного объединения. В противовес утечке мозгов в США Россия и страны ЦА должны активно участвовать в НИОКР по созданию инфраструктуры ВШП.

Это особенно актуально потому, что, по проведенным опросам, лишь 10% таджикских мигрантов в России имеют определённые профессии, а остальные не имеют возможности обучаться и получать рабочие специальности. В этих условиях они могут работать только в ручных работах с тяжелейшими условиями труда [9].

Многие традиционные культурно-исторические ресурсы занимают уникальное положение в культурном обмене между Востоком и Западом, и в процессе строительства ЭШП можно в полной мере использовать фонд охраны памятников культуры и усилить сотрудничество в сфере охраны культурного наследия в регионе прохождения маршрутов ПиП [63].

Руководство КНР предположило активно развивать обмены в области туризма и спорта, поддерживать организацию крупных международных спортивных мероприятий в странах вдоль Шелкового пути. В КНР была учреждена официальная стипендия «Шелкового пути», а также были проведены культурные мероприятия и фестивали искусств. В рамках инициативы Китай планирует организовать годы культуры, книжные ярмарки, кинофестивали, ТВ-фестивали и прочие мероприятия.

Включение ВШП и Морского шелкового пути в список Всемирного наследия ЮНЕСКО совместно с развитием новых воздушных и железнодорожных маршрутов в рамках инициативы и грамотная реклама и инвестиции со стороны китайских властей поспособствуют привлечению новых иностранных туристов в области, где ранее туризм был не развит. Было отмечено, что лучшим способом по созданию туристических маршрутов Шелкового пути будет включение в туристические туры посещения нескольких мест с общей тематикой, так как на протяжении пути находится больше 500 объектов культурного наследия.

В рамках инициативы применяются новейшие практики «мягкой силы», которые способствуют корректировке имиджа Китая на международной арене, сменяя образ

«экономического локомотива» на активного участника и организатора различных культурно-гуманитарных программ и инициатив. Тем не менее культурно-гуманитарная сфера в рамках инициативы играет второстепенную (ассистирующую) роль, уступая экономическим и геополитическим основаниям [55].

Стратегическая цель интеграционных процессов должна состоять в изменении общественных отношений таким образом, чтобы приоритеты охраны окружающей среды не противопоставлялись, а сочетались с интересами и приоритетами социально-экономического развития.

Наряду с межстрановыми проблемами государств ЦА в ближайшее время могут обостриться проблемы между Казахстаном и КНР по трансграничному использованию рек Или и Иртыш, берущих начало на территории Китая.

В настоящее время межгосударственная интеграция в области охраны окружающей среды является действенным механизмом, который обеспечивает защиту национальных интересов, поэтому в ближайшей перспективе необходимо решение трансграничных экологических проблем в верхнем течении р. Селенга, бассейнах ряда трансграничных рек на территории Китая и России, а также Китая, Казахстана и России [10].

Заключение. Исследование является продолжением работ авторов [31–32] по анализу последствий инициативы КНР «Пояс и путь» в качестве «мягкой силы» распространения китайского мирового влияния. Приведены обзор, классификация и анализ научных материалов, касающихся различных форм геополитического противоборства государств и регионов за контроль над торговыми путями, который может осуществляться как путём образования огромной империи, так и создания межгосударственно-корпоративного партнёрства в целях обеспечения экономической безопасности торговли на дальние расстояния от Средиземноморья и Северной Европы до Восточной Азии. Показано, что установление евроазиатских отношений происходило в различных узловых точках и территориях мирового хозяйства: Центральной Азии, итальянских торговых республиках, странах Северной Европы, а также путём создания европейскими государствами глобальных торговых империй и квазигосударственных корпоративных структур. Приведена систематизация рисков и негативных последствий функционирования современных торговых путей, возрождения духа ВШП на политико-экономическое положение России. Особое внимание уделено научным исследованиям, в которых содержится предостережение от чрезмерно активного вовлечения страны в мировую торговлю. Определе-

Литература

1. Абрамян, В. Г., Григорян, В. В., Саакян, М. А., Мартиросян, Г. К. *Новый Шелковый путь : политико-экономические аспекты и возможные пути развития // Современные наукоемкие технологии. Региональное приложение № 2 (50). 2017. С. 10–18.*
2. Адыкулов, А. А. *Новый Великий Шелковый путь : дипломатия, экономика, банки // Вестник дипломатической академии министерства иностранных дел Кыргызской республики им. Казы Дикамбаева. 2015. № 5. С. 146–152.*
3. Акаев, А. А., Акаева, Б. А. *Кыргызстан в эпоху цифровой экономики на новом шелковом пути. – М. : URSS, 2019.*
4. Акаев, А. А., Давыдова, О. И., Малков, А. С., Шульгин, С. Г. *Моделирование перспективных торгово-транспортных коридоров в рамках проекта «Один пояс – один путь» // Экономика региона. 2019. Т. 15. Вып. 4. С. 981–995.*
5. Алимов, Р. К. *О современном Китае, поясах сотрудничества и путях соразвития. – М. : Изд-во «Весь мир», 2021. С. 248.*
6. Андрущенко, Е. Г. *Великий Шелковый путь – путь познания закономерностей геополитического и цивилизационного уровня // Наука. Культура. Общество. 2019. № 1. С. 122–141.*
7. Антипов, К. *О некоторых аспектах эволюции ближневосточной политики Китая // Проблемы Дальнего Востока. 2014. № 2. С. 27–37.*
8. Аристова, Л. Б., Семенова, Н. К. *Геополитический шанс России : транспортная система в формате РФ – КНР – Центральная Азия. – Изд. 2-е, испр. ; отв. ред. д.э.н. А.И. Салицкой; Ин.т востоковедения РАН. – М. : ИВ РАН, 2018.*
9. Ахмедова, Д. А., Абдугафаров, А., Абдугафарова, Д. А., Рахматов, Б. Б., Ахмаджанова, Р. С. *Влияние Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и создание Шелкового пути на экономику Республики Таджикистан // Инновационные подходы в решении проблем современного общества : монография. – Пенза, 2018. С. 234–242.*
10. Аюшеева, С. Н., Михеева, А. С., Ботоева, Н. Б. *Современные интеграционные процессы на территории Великого Шелкового пути и Чайного пути // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. 2017. № 2. С. 21–27.*

11. Баллард, Дж. А. Властители Индийского океана. Становление морских связей между Европой и Азией ; пер. с англ. Л.А. Игоревского. – М. : ЗАО Центрополиграф, 2012.
12. Бартольд, В. Тюрки. Двенадцать лекций по истории тюркских народов Средней Азии / Василий Бартольд. – М. : Ломоносовъ, 2015. С. 204.
13. Бернштейн, У. Великолепный обмен. История мировой торговли ; пер. с англ. И. Летберга. – М. : АСТ, 2014.
14. Бродель, Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т. 2. Игры обмена. – 2-е изд. ; пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – М. : Изд-во «Весь мир», 2007.
15. Брэдфорд, Э. История Средиземноморского побережья. Как боролись за мировое господство Рим и Карфаген, противостояли Византия и Османская империя ; пер. с англ. Л.А. Игоревского. – М. : ЗАО Центрополиграф, 2019. С. 346.
16. Валлерстайн, И. Мир-система Модерна. Т. II. Меркантилизм и консолидация европейской мир-экономики. 1600–1750 гг. ; пер. с англ. Н. Проценко. – М. : Русский фонд содействия образованию и науке, 2016.
17. Валлерстайн, И. Мир-система Модерна. Том III. Вторая эпоха великой экспансии капиталистической мир-экономики. 1730–1840-е гг. ; пер. с англ., литер. ред., комм. Н. Проценко. – М. : Русский фонд содействия образованию и науки. 2016.
18. Вернадский, Г. Киевская Русь / Георгий Вернадский. – М. : Ломоносовъ, 2015.
19. Вернадский, Г. Монголы и Русь / Георгий Вернадский. – М. : Ломоносовъ, 2016.
20. Голдстоун, Дж. Почему Европа? Возвышение Запада в мировой истории. 1500–1850 ; пер. с англ. М. Рудакова ; под ред. И. Чубарова. – М. : Изд-во Института Гайдара, 2014.
21. Гончаренко, С. С. Стратегическое партнерство России и Индии в сфере евразийских международных транспортных коридоров // Управление развитием крупномасштабных систем MLSD'2017 : труды Десятой международной конференции : в двух томах ; под общ. ред. С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. 2017. С. 399–404.
22. Горда, А. С., Горда, О. С. Реализация проекта «Евразийский Экономический пояс Шелкового пути» : возможности и угрозы для стран ЕАЭС и ШОС // Ученые записки Крымского федерального университета им. В. И. Вернадского. Экономика и управление. 2015. Т. 1 (67). № 1. С. 56–66.
23. Груссе, Р. Степные кочевники, покорившие мир. Под властью Аттилы, Чингисхана, Тамерлана ; пер. с фр. В.Е. Климанова. – М.: ЗАО Центрополиграф, 2020.
24. Гусев, Л. Ю. ЕАЭС и проект Экономического пояса Шелкового пути : взгляд из России // Россия и новые государства Евразии. 2016. № 2 (31). С. 56–65.
25. Ельчанинов, А. И. По Великому Шелковому пути – Ледовому Шелковому пути – дороге мира и экономического сотрудничества // Культурологический журнал. 2019. № 3 (37). С. 3.
26. Жильцов, С. С. Политика России в Каспийском регионе : научное издание / С.С. Жильцов. – М. : Изд-во «Аспект Пресс», 2016.
27. Занг, В. Б. Синергетическая экономика. Время и переменны в нелинейной экономической теории. – М. : Мир, 1999.
28. Зимони, И. Историческая роль Золотой Орды на Шелковом пути и в Восточной Европе // Золотоордынская цивилизация. 2017. № 10. С. 143–147.
29. Зоидов, К. Х. Некоторые задачи идентификации эконометрических зависимостей. – М. : ВЦ РАН, 1999.
30. Зоидов, К. Х. Экономическая эволюция и эволюционная экономика. – М. : ИПР РАН, 2003.
31. Зоидов, К. Х., Медков, А. А. Проблемы эволюции транзитных систем и сопряжения инфраструктурных проектов формирования Большого Евразийского партнерства // Экономика и математические методы. 2021. Т. 57. № 2. С. 64–72.
32. Зоидов, К. Х., Медков, А. А. Китайская инициатива «Пояс и Путь» – основа эволюционного развития и сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов на пространстве Большой Евразии (обзор научных подходов) ; под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М. : ИПР РАН, 2021.
33. Иноземцева, Е. И. Международная транзитная торговля – важный фактор межконфессиональной и межнациональной толерантности в средневековом Дербенте // Вестник Института истории, археологии и этнографии. 2015. № 1 (41). С. 33–40.
34. Исомитдинов, Ж. Б. Согдийцы – колонизаторы на трассе Великого Шёлкового пути // Ученые записки Худжандского государственного университета им. академика Б. Гафурова. Серия гуманитарно-общественных наук. 2019. № 3 (60). С. 19–25.
35. Кагарлицкий, Б. Ю., Сергеев, В. Н. История России : миросистемный анализ : учеб. пособие. – Изд. 2-е. – М. : ЛЕ-НАНД, 2014.
36. Клейнер, Г. Б. Экономика. Моделирование. Математика. Избранные труды. – М. : ЦЭМИ РАН, 2016.
37. Клейнер, Г. Б. Системная экономика : шаги развития : монография / Г.Б. Клейнер ; предисловие акад. В.Л. Макарова. – Изд. дом «НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА», 2021.
38. Косов, Ю. В., Шматко, А. Д. Исследование китайского проекта создания Экономического пояса Шелкового пути // Евразийская интеграция : экономика, право, политика. 2016. № 1 (19). С. 35–39.
39. Кроули, Р. Венецианская республика. Расцвет и упадок великой морской империи. 1000–1503 ; пер. с англ. Л.А. Игоревского. – М. : ЗАО Издательство Центрополиграф, 2015.
40. Латов, Ю. В. Великий Шелковый путь – пролог мировой экономики и глобализации (к 2130-летию его «открытия») // Историко-экономические исследования. 2010. Т. 11. № 1. С. 123–140.
41. Лебединцева, Л. А., Авакян, А. А. Интеллектуальный потенциал китайского проекта «Один пояс, один путь» : проблемы и тенденции // III Готлибовские чтения : Востоковедение и регионоведение Азии

- атско-Тихоокеанского региона в фокусе современности : материалы Международной научной конференции. 2019. С. 291–296.
42. Макаров, В. Л., Ву, Ц., Ву, З., Хабриев, Б. Р., Бахтизин, А. Р. Мировые торговые войны : сценарные расчёты последствий // Вестник Российской академии наук. 2020. Т. 90. № 2. С. 169–179.
43. Международные отношения в Центральной Азии : события и документы : учеб. пособие для студентов вузов / А.Д. Богатуров, А.С. Дундич, В.Г. Коргун и др. ; отв. ред. А.Д. Богатуров. – 2-е изд., испр. и доп. – М. : Изд-во «Аспект Пресс», 2014.
44. Мозиас, П. М. Проект «Один пояс, один путь» и российско-китайское экономическое сотрудничество : еще один шанс? // Вопросы экономики. 2019. № 12. С. 47–71.
45. Мотовиц, Т. Г., Пенькова, А.С. «Великий Шёлковый путь» – средство расширения и углубления регионального сотрудничества // Актуальные вопросы юридической науки и практики : материалы III Международной научно-практической конференции. 2018. С. 12–15.
46. Норт, Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. – М. : Фонд экономической книги «Начала», 1997.
47. Омуралиев, Ж., Осмоналиев, К. М. Ренессанс Великого Шелкового пути : принципы сотрудничества и дипломатии // Вестник Дипломатической академии Министерства иностранных дел Кыргызской республики им. Казы Дикамбаева. 2014. № 4. С. 189–195.
48. Пак, Е. В. Государственно-частное партнёрство как инструмент построения транзитной экономики ЕАЭС : пример России и стран Центральной Азии // Вестник МГИМО-Университета. 2018. № 5 (62). С. 174–183.
49. Пак, Е. В. Перспективы реализации транзитного потенциала РФ и Казахстана // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64. № 11. С. 132–138.
50. Пак, Е. В. Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс, один путь» // Российский внешнеэкономический вестник. 2021. № 1. С. 93–125. (DOI: 10.24411/2072-8042-2021-1-93-105).
51. Пейн, Л. Море и цивилизация. Мировая история в свете развития мореходства ; пер. с англ. И.В. Майгуровой. – М. : АСТ. 2017.
52. Погодин, С. Н., Ван, Ц. Геополитические и геоэкономические интересы Китая в Арктике // Геополитика и безопасность. 2017. № 2 (38). С. 59–64.
53. Рашид, А. Талибан. Ислам, нефть и новая Большая игра в Центральной Азии ; пер. с англ. М. Поваляева. – М. : Библион – Русская книга. 2003.
54. Семенова, Н. К. Евразийская транспортная интеграция : начало пути // Управление развитием крупномасштабных систем *mlsd'2018* : труды Одиннадцатой международной конференции : в 3 т ; под общ. ред. С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. 2018. С. 232–239.
55. Созинова, С. С., Кучинская, Т.Н. Культурно-гуманитарная составляющая проекта «Экономический пояс Шелкового пути» КНР // Россия и Китай : проблемы стратегического взаимодействия : сборник Восточного центра. 2017. № 20. С. 104–107.
56. Сунь, Жоши. Анализ крупных инфраструктурных объектов Великого Шелкового пути // Форум молодых ученых. 2019. № 11 (39). С. 412–416.
57. Трубецкой, Н. С. Евразийство : избранное : монография / Н.С. Трубецкой. – М. : ИНФРА-М. 2019. С. 171.
58. Тугужекова, В. Н. Роль Шелкового пути в распространении религии в Южной Сибири // Исламский фактор в интеграционных процессах Великого Шелкового пути : материалы II Международной научно-богословской конференции «Духовный Шелковый путь. Созидание. Интеграция». Сер. «Духовный Шелковый путь». 2018. С. 170–179.
59. Турдалиев, А. У., Куаныш, С. О. Основные пути миграций населения по Великому шелковому пути // Великие евразийские миграции : материалы Международной научной конференции. ФГБОУ ВО «Калмыцкий государственный университет им. Б.Б. Городовикова» ; В.И. Колесник (отв. редактор). 2016. С. 106–119.
60. Фауст, К. Великий торговый путь от Петербурга до Пекина. История российско-китайских отношений в XVIII–XIX вв. ; пер. с англ. С.А. Белоусова. – М. : ЗАО Центрполиграф, 2019.
61. Франкопан, П. Шелковый путь ; пер. с англ. Ю.В. Шаришукловой. – М. : Изд-во «Э», 2018.
62. Хансен, В. Великий Шелковый путь. Портовые маршруты через Среднюю Азию. Китай – Согдиана – Персия – Левант ; пер. с англ. С.А. Белоусова. – М. : ЗАО Изд-во Центрполиграф, 2014.
63. Чжун, Ц. «Один пояс – один путь» как новая форма диалога между Китаем и цивилизациями // Ярославский педагогический вестник. 2018. № 1. С. 239–243.
64. Шенк, Ф. Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / Фридрих Бенъямин Шенк ; авторизованный пер. с нем. М. Лавринович ; науч. ред. перевода М. Лавринович. – М. : Новое литературное обозрение, 2016.
65. Шералиев, О. Инвестиционно-экономическая привлекательность и геоэкономическое значение проекта «Экономический пояс Шелкового пути» // Общество и экономика. 2018. № 6. С. 43–49.
66. Шпулер, Б. Золотая Орда. Монголы на Руси. 1223–1502 ; пер. с нем. С.Ю. Чупрова. – М. : ЗАО Центрполиграф, 2017.
67. Элеманова, Р. Т. История Великого Шелкового пути на территории Кыргызстана // Дневник Алтайской школы политических исследований. 2016. № 32. С. 334–336.
68. Ярёмченко, Ю. В. Избранные труды : в трех книгах. Кн. 1–3. – М. : Наука, 1999.
69. Alchian, A. A. Uncertainty, evolution and economic theory // *Journal of Political Economy*. 1950. No. 58. P. 211–221.
70. Lissovolik, Y. D., Pak, E. V., Zhang, H. Economic Framework for Eurasian Integration : Theory and Prac-

tice ; in N.A. Piskulova (ed.) // *The Economic Dimension of Eurasian Integration*. – Cham : Palgrave Macmillan, 2021.

71. Nelson, R. R., Winter, S. J. *An evolutionary theory of economic change*. – Moscow : Finstatinform, 2000.

72. Pak, E. V. *Transport and Logistics in the EAEU* ; N.A. Piskulova (ed.) *The Economic Dimension of Eurasian Integration*. – Cham : Palgrave Macmillan, 2021.

References:

1. Abramyan, V. G., Grigoryan, V. V., Saakyan, M. A., Martirosyan, G. K. *Novyy SHelkovyj put' : politiko-ekonomicheskie aspekty i vozmozhnye puti razvitiya* // *Sovremennye naukoemkie tekhnologii. Regional'noe prilozhenie* № 2 (50). 2017. S. 10–18.

2. Adykulov, A. A. *Novyy Velikij SHelkovyj put' : diplomatiya, ekonomika, banki* // *Vestnik diplomaticheskoy akademii ministerstva inostrannyh del Kyrgyzskoj respubliki im. Kazy Dikambaeva*. 2015. № 5. S. 146–152.

3. Akaev, A. A., Akaeva, B. A. *Kyrgyzstan v epohu cifrovoj ekonomiki na novom shelkovom puti*. – M. : URSS, 2019.

4. Akaev, A. A., Davydova, O. I., Malkov, A. S., SHul'gin, S. G. *Modelirovanie perspektivnyh torgovo-transportnyh koridorov v ramkah proekta «Odin poyas – odin put'»* // *Ekonomika regiona*. 2019. T. 15. Vyp. 4. S. 981–995.

5. Alimov, R. K. *O sovremennom Kitae, poyasah sotrudnichestva i putyah sorazvitiya*. – M. : Izd-vo «Ves' mir», 2021. S. 248.

6. Andryushchenko, E. G. *Velikij SHelkovyj put' – put' poznaniya zakonomernostej geopoliticheskogo i civilizatsionnogo urovnya* // *Nauka. Kul'tura. Obshchestvo*. 2019. № 1. S. 122–141.

7. Antipov, K. *O nekotoryh aspektah evolyucii blizhnovostochnoj politiki Kitaya* // *Problemy Dal'nego Vostoka*. 2014. № 2. S. 27–37.

8. Aristova, L. B., Semenova, N. K. *Geopoliticheskij shans Rossii : transportnaya sistema v formate RF – KNR – Central'naya Aziya*. – Izd. 2-e, ispr. ; otv. red. d.e.n. A.I. Salickoj ; *In.t vostokovedeniya RAN*. – M. : IV RAN, 2018.

9. Ahmedova, D. A., Abdugafarov, A., Abdugafarova, D. A., Rahmatov, B. B., Ahmadzhanova, R. S. *Vliyanie Evrazijskogo ekonomicheskogo soyuza (EAES) i sozdanie SHelkovogo puti na ekonomiku Respubliki Tadzhiqistan* // *Innovacionnye podhody v reshenii problem sovremennogo obshchestva : monografiya*. – Penza, 2018. S. 234–242.

10. Ayusheeva, S. N., Miheeva, A. S., Botoeva, N. B. *Sovremennye integratsionnye processy na territorii Velikogo SHelkovogo puti i CHajnogogo puti* // *Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika i menedzhment*. 2017. № 2. S. 21–27.

11. Ballard, Dzh. A. *Vlastiteli Indijskogo okeana. Stanovlenie morskikh svyazey mezhdru Evropoj i Aziej ; per. s angl. L.A. Igorevskogo*. – M. : ZAO Centropoligraf, 2012.

12. Bartol'd, V. Tyurki. *Dvenadcat' lekcij po istorii tyurkskikh narodov Srednej Azii / Vasilij Bartol'd*. – M. : Lomonosov,"2015. S. 204.

13. Bernstajjn, U. *Velikolepnyj obmen. Istoriya mirovoj torgovli ; per. s angl. I. Letberga*. – M. : AST, 2014.

14. Brodel', F. *Material'naya civilizaciya, ekonomika i kapitalizm, XV–XVIII vv. T. 2. Igry obmena*. – 2-e izd. ; per. s fr. L.E. Kubbelya. – M. : Izd-vo «Ves' mir», 2007.

15. Bredfort, E. *Istoriya Sredizemnomorskogo poberezh'ya. Kak borolis' za mirovoe gospodstvo Rim i Karfagen, protivostoyali Vizantiya i Osmanskaya imperiya ; per. s angl. L.A. Igorevskogo*. – M. : ZAO Centropoligraf, 2019. S. 346.

16. Vallerstajjn, I. *Mir-sistema Moderna. T. II. Merkantilizm i konsolidaciya evropejskoj mir-ekonomiki. 1600–1750 gg. ; per. s angl. N. Procenko*. – M. : Russkij fond sodejstvija obrazovaniju i nauke, 2016.

17. Vallerstajjn, I. *Mir-sistema Moderna. Tom III. Vtoraya epoha velikoj ekspansii kapitalisticheskoy mir-ekonomiki. 1730–1840-e gg. ; per. s angl., liter. red., komm. N. Procenko*. – M. : Russkij fond sodejstvija obrazovaniju i nauki. 2016.

18. Vernadskij, G. *Kievskaya Rus' / Georgij Vernadskij*. – M. : Lomonosov,"2015.

19. Vernadskij, G. *Mongoly i Rus' / Georgij Vernadskij*. – M. : Lomonosov,"2016.

20. Goldstoun, Dzh. *Pochemu Evropa? Vozvyshenie Zapada v mirovoj istorii. 1500–1850 ; per. s angl. M. Rudakova ; pod red. I. CHubarova*. – M. : Izd-vo Instituta Gajdara, 2014.

21. Goncharenko, S. S. *Strategicheskoe partnerstvo Rossii i Indii v sfere evrazijskikh mezhdunarodnyh transportnyh koridorov* // *Upravlenie razvitiem krupnomasshtabnyh sistem MLS'D'2017 : trudy Desyatoy mezhdunarodnoj konferencii : v dvuh tomah ; pod obshch. red. S.N. Vasil'eva, A.D. Cvirikuna*. 2017. S. 399–404.

22. Gorda, A. S., Gorda, O. S. *Realizaciya proekta «Evrazijskij Ekonomicheskij poyas SHelkovogo puti» : vozmozhnosti i ugrozy dlya stran EAES i SHOS* // *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta im. V. I. Vernadskogo. Ekonomika i upravlenie*. 2015. T. 1 (67). № 1. S. 56–66.

23. Grusse, R. *Stepnye kochevniki, pokorivshie mir. Pod vlast'yu Attily, CHingiskhana, Tamerlana ; per. s fr. V.E. Klimanova*. – M. : ZAO Centropoligraf, 2020.

24. Gusev, L. YU. *EAES i proekt Ekonomicheskogo poyasa SHelkovogo puti : vzglyad iz Rossii* // *Rossiya i nyye gosudarstva Evrazii*. 2016. № 2 (31). S. 56–65.

25. El'chaninov, A. I. *Po Velikommu SHelkovomu puti – Ledovomu SHelkovomu puti – doroge mira i ekonomicheskogo sotrudnichestva* // *Kul'turologicheskij zhurnal*. 2019. № 3 (37). S. 3.

26. ZHil'cov, S. S. *Politika Rossii v Kaspiskom regione : nauchnoe izdanie / S.S. ZHil'cov*. – M. : Izd-vo «Aspekt Press», 2016.

27. Zang, V. B. *Sinergeticheskaya ekonomika. Vremya i peremeny v nelinejnoj ekonomicheskoy teorii*. – M. : Mir, 1999.

28. Zimoni, I. *Istoricheskaya rol' Zolotoj Ordy na SHeikovom puti i v Vostochnoj Evrope* // *Zolotoordynskaya civilizaciya*. 2017. № 10. S. 143–147.
29. Zoidov, K. H. *Nekotorye zadachi identifikacii ekonomicheskikh zavisimostej*. – M. : VC RAN, 1999.
30. Zoidov, K. H. *Ekonomicheskaya evolyuciya i evolyucionnaya ekonomika*. – M. : IPR RAN, 2003.
31. Zoidov, K. H., Medkov, A. A. *Problemy evolyucii tranzitnyh sistem i sopryazheniya infrastrukturyh projektov formirovaniya Bol'shogo Evrazijskogo partnerstva* // *Ekonomika i matematicheskie metody*. 2021. T. 57. № 2. S. 64–72.
32. Zoidov, K. H., Medkov, A. A. *Kitajskaya iniciativa «Poyas i Put'» – osnova evolyucionnogo razvitiya i sopryazheniya infrastrukturo-integracionnyh projektov na prostranstve Bol'shoy Evrazii (obzor nauchnyh podhodov)* ; pod red. chl.-korr. RAN V.A. Cvetkova. – M. : IPR RAN, 2021.
33. Inozemceva, E. I. *Mezhdunarodnaya tranzitnaya trgovlya – vazhnyj faktor mezhkonnessional'noj i mezhnacional'noj tolerantnosti v srednevekovom Derbente* // *Vestnik Instituta istorii, arheologii i etnografii*. 2015. № 1 (41). S. 33–40.
34. Isomitdinov, ZH. B. *Sogdijcy – kolonizatory na trasse Velikogo SHeikovogo puti* // *Uchenye zapiski Hudzhandskogo gosudarstvennogo universiteta im. akademika B. Gafurova. Seriya gumanitarno-obshchestvennyh nauk*. 2019. № 3 (60). S. 19–25.
35. Kagarlickij, B. YU., Sergeev, V. N. *Istoriya Rossii : mirosistemnyj analiz : ucheb. posobie*. – Izd. 2-e. – M. : LE-NAND, 2014.
36. Klejner, G. B. *Ekonomika. Modelirovanie. Matematika. Izbrannye trudy*. – M. : CEMI RAN, 2016.
37. Klejner, G. B. *Sistemnaya ekonomika : shagi razvitiya : monografiya / G.B. Klejner ; predislovie akad. V.L. Makarova*. – Izd. dom «NAUCHNAYA BIBLIOTEKA», 2021.
38. Kosov, YU. V., SHmatko, A. D. *Issledovanie kitajskogo proekta sozdaniya Ekonomicheskogo poyasa SHeikovogo puti* // *Evrazijskaya integraciya : ekonomika, pravo, politika*. 2016. № 1 (19). S. 35–39.
39. Krouli, R. *Venecijskaya respublika. Rascvet i upadok velikoj morskoj imperii. 1000–1503 ; per. s angl. L.A. Igorevskogo*. – M. : ZAO Izdatel'stvo Centrpoligraf, 2015.
40. Latov, YU. V. *Velikij SHeikovyj put' – prolog mirovoj ekonomiki i globalizacii (k 2130-letiyu ego «otkrytiya»)* // *Istorko-ekonomicheskie issledovaniya*. 2010. T. 11. № 1. S. 123–140.
41. Lebedinceva, L. A., Avakyan, A. A. *Intellektual'nyj potencial kitajskogo proekta «Odin poyas, odin put'» : problemy i tendencii // III Gotlibovskie chteniya : Vostokovedenie i regionovedenie Aziatsko-Tihookeanskogo regiona v foke sroverennosti : materialy Mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii*. 2019. S. 291–296.
42. Makarov, V. L., Vu, C., Vu, Z., Habriev, B. R., Bahtizin, A. R. *Mirovye trgovye vojny : scenarnye raschyoty posledstvij* // *Vestnik Rossijskoj akademii nauk*. 2020. T. 90. № 2. S. 169–179.
43. *Mezhdunarodnye otnosheniya v Central'noj Azii : sobytiya i dokumenty : ucheb. posobie dlya studentov vuzov / A.D. Bogaturov, A.S. Dundich, V.G. Korgun i dr. ; otv. red. A.D. Bogaturov*. – 2-e izd., ispr. i dop. – M. : Izd-vo «Aspekt Press», 2014.
44. Moziyas, P. M. *Proekt «Odin poyas, odin put'» i rossijsko-kitajskoe ekonomicheskoe sotrudnichestvo : eshche odin shans?* // *Voprosy ekonomiki*. 2019. № 12. S. 47–71.
45. Motovic, T. G., Pen'kova, A.S. *«Velikij SHeikovyj put'» – sredstvo rasshireniya i uglubleniya regional'nogo sotrudnichestva* // *Aktual'nye voprosy yuridicheskoi nauki i praktiki : materialy III Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoi konferencii*. 2018. S. 12–15.
46. Nort, D. *Instituty, institucional'nye izmeneniya i funkcionirovanie ekonomiki*. – M. : Fond ekonomicheskoi knigi «Nachala», 1997.
47. Omuraliev, ZH., Osmonaliev, K. M. *Renessans Velikogo SHeikovogo puti : principy sotrudnichestva i diplomatii* // *Vestnik Diplomaticheskoi akademii Ministerstva inostrannyh del Kyrgyzskoj respubliki im. Kazy Dikambaeva*. 2014. № 4. S. 189–195.
48. Pak, E. V. *Gosudarstvenno-chastnoe partnyorstvo kak instrument postroeniya tranzitnoj ekonomiki EAES : primer Rossii i stran Central'noj Azii* // *Vestnik MGIMO-Universiteta*. 2018. № 5(62). S. 174–183.
49. Pak, E. V. *Perspektivy realizacii tranzitnogo potenciala RF i Kazahstana* // *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*. 2020. T. 64. № 11. S. 132–138.
50. Pak, E. V. *Uchastie KNR v infrastruktural'nom stroitel'stve na territorii Rossii i Kazahstana. Iniciativa «Odin poyas, odin put'»* // *Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik*. 2021. № 1. S. 93–125. (DOI: 10.24411/2072-8042-2021-1-93-105).
51. Pejn, L. *More i civilizaciya. Mirovaya istoriya v svete razvitiya morekhodstva ; per. s angl. I.V. Majgurovoj*. – M. : AST, 2017.
52. Pogodin, S. N., Van, C. *Geopoliticheskie i geokonomichekie interesy Kitaya v Arktike* // *Geopolitika i bezopasnost'*. 2017. № 2 (38). S. 59–64.
53. Rashid, A. *Taliban. Islam, neft' i novaya Bol'shaya igra v Central'noj Azii ; per. s angl. M. Povalyaeva*. – M. : Biblion – Russkaya kniga, 2003.
54. Semenova, N. K. *Evrazijskaya transportnaya integraciya : nachalo puti* // *Upravlenie razvitiem krupnomasshtabnyh sistem mlsd'2018 : trudy Odinnadcatoj mezhdunarodnoj konferencii : v 3 t ; pod obshch. red. S.N. Vasil'eva, A.D. Cvirikuna*. 2018. S. 232–239.
55. Sozinova, S. S., Kuchinskaya, T.N. *Kul'turno-gumanitarnaya sostavlyayushchaya proekta «Ekonomicheskij poyas SHeikovogo puti» KNR* // *Rossiya i Kitaj : problemy strategicheskogo vzaimodejstviya : sbornik Vostochnogo centra*. 2017. № 20. S. 104–107.
56. Sun', ZHoshi. *Analiz krupnyh infrastrukturyh ob'ektov Velikogo SHeikovogo puti* // *Forum molodyh uchenyh*. 2019. № 11 (39). S. 412–416.
57. Trubeckoj, N. S. *Evrazijskoe : izbrannoe : monografiya / N.S. Trubeckoj*. – M. : INFRA-M, 2019. S. 171.
58. Tuguzhekova, V. N. *Rol' SHeikovogo puti v rasprostraneni religii v YUzhnoj Sibiri* // *Islamskij faktor v integracionnyh processah Velikogo SHeikovogo puti : materialy II Mezhdunarodnoj nauchno-bogoslovskoj*

- konferencii «Duhovnyj SHelkovyj put'. Sozidanie. Integraciya». Ser. «Duhovnyj SHelkovyj put'». 2018. S. 170–179.
59. Turdaliev, A. U., Kuanysh, S. O. *Osnovnye puti migracij naseleniya po Velikomu shelkovomu puti // Velikie evrazijskie migracii : materialy Mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii. FGBOU VO «Kalmyckij gosudarstvennyj universitet im. B.B. Gorodovikova» ; V.I. Kolesnik (otv. redaktor). 2016. S. 106–119.*
60. Faust, K. *Velikij torgovyj put' ot Peterburga do Pekina. Istoriya rossijsko-kitajskih otnoshenij v HVIII–HIH vv. ; per. s angl. S.A. Belousova. – M. : ZAO Centrpoligraf, 2019.*
61. Frankopan, P. *SHelkovyj put' ; per. s angl. YU.V. SHarshukovoj. – M. : Izd-vo «E», 2018.*
62. Hansen, V. *Velikij SHelkovyj put'. Portovye marshruty cherez Srednyuyu Aziyu. Kitaj – Sogdiana – Persiya – Levant ; per. s angl. S.A. Belousova. – M. : ZAO Izd-vo Centrpoligraf, 2014.*
63. CHzhun, C. «*Odin poyas – odin put'» kak novaya forma dialoga mezhdu Kitaem i civilizacijami // Yarovslavskij pedagogicheskij vestnik. 2018. № 1. S. 239–243.*
64. SHenk, F. B. *Poezd v sovremennost'. Mobil'nost' i social'noe prostranstvo Rossii v vek zheleznyh dorog / Frit'of Ben'yamin SHenk ; avtorizovannyj per. s nem. M. Lavrinovich ; nauch. red. perevoda M. Lavrinovich. – M. : Novoe literaturnoe obozrenie, 2016.*
65. SHeraliev, O. *Investicionno-ekonomicheskaya privlekatel'nost' i geoekonomicheskoe znachenie proekta «Ekonomicheskij poyas SHelkovogo puti» // Obshchestvo i ekonomika. 2018. № 6. S. 43–49.*
66. SHpuler, B. *Zolotaya Orda. Mongoly na Rusi. 1223–1502 ; per. s nem. S.YU. CHuprova. – M. : ZAO Centrpoligraf, 2017.*
67. Elemanova, R. T. *Istoriya Velikogo SHelkovogo puti na territorii Kyrgyzstana // Dnevnik Altajskoj shkoly politicheskikh issledovanij. 2016. № 32. S. 334–336.*
68. YArjomenko, YU. V. *Izbrannye trudy : v trekh knigah. Kn. 1–3. – M. : Nauka, 1999.*
69. Alchian, A. A. *Uncertainty, evolution and economic theory // Journal of Political Economy. 1950. No. 58. P. 211–221.*
70. Lissovolik, Y. D., Pak, E. V., Zhang, H. *Economic Framework for Eurasian Integration : Theory and Practice ; in N.A. Piskulova (ed.) // The Economic Dimension of Eurasian Integration. – Cham : Palgrave Macmillan, 2021.*
71. Nelson, R. R., Winter, S. J. *An evolutionary theory of economic change. – Moscow : Finstatinform, 2000.*
72. Pak, E. V. *Transport and Logistics in the EAEU ; N.A. Piskulova (ed.) The Economic Dimension of Eurasian Integration. – Cham : Palgrave Macmillan, 2021.*