
НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

**Эволюция евроазиатских отношений в духе Великого шелкового пути:
обзор научных материалов**

© 2022 г. К.Х. Зоидов, Н.С. Зиядуллаев, А.А. Медков

К.Х. Зоидов,

Институт проблем рынка, Российская академия наук, Москва; e-mail: kobiljonz@mail.ru

Н.С. Зиядуллаев,

Институт проблем рынка, Российская академия наук, Москва; e-mail: nabi926@mail.ru

А.А. Медков,

Институт проблем рынка, Российская академия наук, Москва; e-mail: medkov71@mail.ru

Поступила в редакцию 30.08.2021

Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований в рамках научного проекта № 20-110-50567 Экспансия.

Аннотация. В обзорной статье на основе методов эволюционно-институциональной теории, системной парадигмы, аналитической оценки и исторического подхода дан всесторонний обзор научных материалов, касающихся эволюции торгово-экономических и военно-политических евроазиатских отношений и организационно-институциональных направлений возрождения духа Великого шелкового пути (ВШП) в качестве инструмента инновационно-интеграционного взаимодействия на пространстве глобальной Евразии, в том числе и без участия Китая. Исследование является продолжением работ авторов, связанных с анализом 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 путем образования огромной империи, так и создания межгосударственно-корпоративного партнерства 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 путем 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. Определены векторы участия России в качестве лидера инновационно-индустриального развития торговых путей XXI в., прежде всего в направлении Север–Юг.

Ключевые слова: эволюционно-институциональная теория, транзитная экономика, Великий шелковый путь, политико-экономические отношения, военно-стратегические отношения, торговые пути, организации, институты, ЕАЭС, глобальная Евразия.

Классификация JEL: R40, N70, F15–17.

Цитирование: Зоидов К.Х., Зиядуллаев Н.С., Медков А.А. (2022). Эволюция евроазиатских отношений в духе Великого шелкового пути: обзор научных материалов // *Экономика и математические методы*. Т. 58. № 1. С. 61–69. DOI: 10.31857/S042473880018965-0

ВВЕДЕНИЕ

Актуальные проблемы современности — масштабный финансово-экономический кризис, разбалансировка глобальной транспортно-логистической системы, пандемия коронавируса и мероприятия борьбы 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 шелкового пути (ВШП) с учетом сопутствующих рисков для национальных государств и наднациональных интеграционных объединений.

Изначально ВШП был не только торговой дорогой, это был культурно-экономический мост между цивилизациями (Мотовиц, Пенькова, 2018). Как отмечает Ю. Латов (Латов, 2010, с. 123–140), 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;

— устойчивыми являются полицентричные системы регулирования мирохозяйственных отношений, а едиnocентричная реализация регулирующего воздействия носит, как правило, относительно краткосрочный характер и не отличается устойчивостью.

В свою очередь, «распад ВШП привел к ликвидации опыта мирных торгово-культурных контактов, которые сменились колониальной агрессией европейских стран» (там же, 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.

Рост военных бюджетов, многочисленные локальные конфликты, распространение экстремистских идеологий, проявления терроризма, производство, перевозка и потребление наркотических веществ, участившиеся 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 (Омуралиев, Осмоналиев, 2014). Как подчеркивает А. Ельчанинов (Ельчанинов, 2019), актуальность изучения ВШП заключается в том, что это пример длительного мирного сосуществования между крупными цивилизациями прошлого.

В работе (Косов, Шматко, 2016) выделяется инновационно-индустриальная роль ВШП, выразившаяся прежде всего в том, что по нему происходил обмен технологиями между Востоком и Западом. В целом, контроль Шелкового пути давал доступ к информации и идеям, которые можно было скопировать и использовать за тысячи миль от места их появления (Франкопан, 2018).

Организация караванной торговли в равной степени требовала как дипломатических усилий, так и создания, модернизации и содержания протяженной инфраструктурной сети (экономических поясов) торгового пути (Баллард, 2012; Груссе, 2020; Кроули, 2015; Пейн, 2017).

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЯ

Политико-экономические аспекты функционирования транспортно-транзитных систем и инфраструктурно-интеграционных образований

После выдвижения Китаем инициативы «Пояс и Путь» с 2013 г. только на территории Синьцзян-Уйгурского автономного района было создано пять новых аналитических центров и три института, деятельность которых направлена на теоретическую разработку и практическую реализацию сухопутного проекта «Экономический пояс Шелкового пути».

Это еще одно свидетельство того, что КНР уделяет много внимания решению задач безопасности и развития Синьцзян-Уйгурского автономного района и других западных провинций. В работе (Семенова, 2018, с. 233) автор отмечает, что «борьба с наркотрафиком и терроризмом в Центральной Азии является объединяющим фактором для РФ и КНР».

На пространстве глобальной Евразии Россия занимает выгодное географическое положение. Транспортные сети позволяют формировать на ее территории развитую систему международных транспортных коридоров как в меридиональном, так и в широтном направлениях.

Однако Транссибирская железнодорожная магистраль (Трансиб) — основа транспортно-транзитной системы России — наиболее грузонапряженная железная дорога, и в краткосрочной перспективе возможно достижение ее 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).

Экономические категории не всегда являются определяющими в ходе интеграционного строительства в ЕАЭС ввиду большей значимости факторов политической стабильности, безопасности и общих ценностей (Lissovlik, Pak, Zhang, 2021).

Рассматривая направления инновационного развития инфраструктуры пространства глобальной Евразии, Е. Пак отмечает, что одной из перспектив сотрудничества стран—членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в области транспорта и логистики может стать «зеленый» транспорт и внедрение интеллектуальных транспортных систем (Pak, 2021).

В работе (Пак, 2021) подчеркнуто, что в настоящее время диалог КНР — страны—члены ЕАЭС в области транспорта и логистики ведется преимущественно на двусторонней основе, что препятствует выработке единой и, возможно, более сильной позиции стран в формате ЕАЭС—КНР.

Е. Пак убедительно доказал, что в настоящее время казахстанский участок международного транспортного коридора «Восток—Запад» выигрывает конкуренцию у российской транспортно-транзитной системы за сухопутные транзитные грузопотоки в направлении КНР—ЕС (Пак, 2020). Организационно-институциональным механизмом повышения конкурентных преимуществ международных транспортных коридоров является государственно-частное партнерство (Пак, 2018).

Как справедливо отмечает Ц. Чжун (Чжун, 2018), соседние с Китаем государства, а также государства, расположенные вдоль маршрутов инициативы «Пояс и путь», — это преимущественно страны с формирующимися рынками и развивающиеся.

В целом отмечается (Антипов, 2014), что еще в 2014 г. в КНР утвердилось представление о необходимости более масштабного сочетания в евроазиатских отношениях экономических и политических, а при необходимости — и военных рычагов. Такой подход можно рассматривать как прямое следствие «арабской весны» и конфликтной ситуации вокруг свободы судоходства в Южно-Китайском море.

Эволюция способов вооруженной 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 (Хансен, 2014), где торговый путь рассматривается в контексте проникновения Китайской империи в регионы Центральной Азии и удержания их путем размещения и финансирования военных гарнизонов.

Характеризуя геополитическую обстановку V—VIII вв., в работе (Элеманова, 2016) 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 более протяженный участок торгового пути. В связи с этим весь период Средневековья велись нескончаемые войны за овладение важными торговыми центрами.

Транспортно-транзитные коммуникации не только требуют обеспечения безопасности их прохождения, политической стабильности и экономического процветания, но и сами служат для передвижения завоевателей, например армии Чингисхана (Тугужекова, 2018). Но в дальнейшем период Монгольской империи был временем расцвета ВШП. Г. Вернадский подчеркивает, что, объединив большую часть Евразии под единым правлением, монголы преуспели, хотя и на относительно недолгий период, в обеспечении безопасности великого сухопутного пути (Вернадский, 2016).

Особенно наглядной эволюция и тесная взаимосвязь внешнеполитических, дипломатических, военно-стратегических и транспортно-торговых отношений показана в книге (Фауст, 2019), который рассматривает еще один торговый путь из Китая в Европу через территорию России — Великий чайный путь. В ней акцентировано внимание на анализе усилий правительства и частных предпринимателей, направленных на упорядочение российско-китайской торговли как в виде создания объединений купцов, так и в форме государственной монополии.

Политико-экономические проблемы получения и концентрации доходов от торгово-транзитной деятельности. В Средние века Центральная Азия во многом зависела 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 (Международные отношения..., 2014).

Согдиана — пример высокотехнологичной трансформации транзитной экономики. Однако в Центральной Азии имелись и яркие примеры инновационно-индустриального развития поясов торговых путей. Так, в IV–V вв. сама Центральная Азия выходит на западноевропейские рынки торговли шелком собственного производства. Здесь жители Согдианы, начав с посредничества в торговле китайском шелком, в дальнейшем сами освоили технологии получения как шелковых нитей, так и изготовления из них тканей (Акаев, Акаева, 2019). Подробные результаты исследования Согдианы изложены в статье (Исомитдинов, 2019).

Государство- и корпоративнообразующая функция торгово-транзитной деятельности

Устойчивости экономических связей между Кыпчаком (Великой степью) и Ираном, которые не прерывались даже во времена обострения политических отношений между Золотой Ордой и империей ильханов в Персии, в немалой степени способствовала деятельность представителей итальянских торговых республик Генуи и Венеции (Шпулер, 2017). Таким образом, обслуживание евроазиатских торговых отношений было фактором образования и процветания этих транзитных городов-государств.

Историческое доминирование исламского мира и азиатских стран в мировой торговле. Исследователи отмечают, что эволюция политико-экономических и военно-стратегических евроазиатских отношений изначально характеризовалась доминированием исламского мира и азиатских стран в мировой торговле (Брэдфорд, 2019, с. 346). В (Голдстоун, 2014) отмечалось, что торговая экспансия Европы после 1500 г. свидетельствовала не о превосходстве, а о подключении Европы к уже существовавшей сети океанской торговли с центром в Азии.

Возрождение духа ВШП и угрозы для России. Формирование нового ВШП, а главное, возрождение его духа, несет как немалые выгоды, так и многочисленные и серьезные вызовы и угрозы, прежде всего, политико-экономического характера, для России и постсоветского пространства, главные из которых сгруппированы в таблице.

Как отмечал Н. Трубецкой (Трубецкой, 2019), зачастую участие государства в мировой торговле, особенно морской, имеет искусственный характер. Особенно такой огромной, обладающей разнообразными ресурсами страны, как Россия. Дело в том, что географические природные условия Западной Европы обеспечивали естественное стремление европейских стран к открытому морю, дающему возможность развить колониальную торговлю. И Россия «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» (Трубецкой, 2019).

Другой риск развития транспортно-транзитной системы на пространстве глобальной Евразии состоит в том, что транзитные грузы, следующие по маршрутам Нового Шелкового пути, будут частично оседать на территориях стран прохождения международных транспортных коридоров, вытесняя товары национальных производителей (Гончаренко, 2017).

Проводя в жизнь проект Нового Шелкового пути, Китай фактически рассечет по горизонтали Евразийский материк, разделит Север и Юг Евразии, отделит Россию от Индии и других стран Южной Азии, государств Центральной и Западной Азии. Этому в немалой степени способствуют попытки строительства железных дорог колеи 1435 мм на «пространстве 1520», периодически инициируемые Китаем на основных транзитных направлениях.

Стратегически важным направлением китайской геостратегии является Арктика. В последние годы в Китае *концепция интернационализации Арктики* стала одной из ведущих теоретических и стратегических разработок. Китай активно продвигает идею о необходимости распространить статус общечеловеческого наследия на регионы Арктики — подобно Антарктике. Особое внимание уделяется статусу Северного морского пути (Россия) и Северо-Западного прохода (Канада).

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

- производство наркотиков в Афганистане и связанный с ним наркотрафик;
- проникновение исламских боевиков-фундаменталистов;

Таблица. Возрождение духа ВШП и политико-экономические угрозы для России

Угроза	Содержание	Направления противодействия
Чрезмерная вовлеченность 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
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
Формирование транзитных евро-азиатских 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 евро-азиатских маршрутах принципиально новых технологий движения, контроль точек зарождения и поглощения грузопотоков, активная геоэкономическая политика государства и крупных корпораций
Развитие транзитного направления «Восток—Запад» в ущерб «Север—Юг»	Рост зависимости наполнения грузопотоками капиталоемкой инфраструктуры от Китая и ЕС, неполное использования 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 Центральной Азии и Афганистан
Интернационализация статуса, либерализация судоходства по Северному морскому пути	Снижение роли Северного морского пути 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 путем строительства новых ледоколов, производства судов-контейнеровозов ледового класса, модернизации навигационных, гидрографических и обстановочных сервисов
Снижение национальной безопасности вследствие возрождения духа ВШП	Рост наркотрафика, перевозки оружия и взрывчатых веществ, проникновение исламских боевиков, неконтролируемые потоки мигрантов	Создание и оснащение вооруженных формирований и служб безопасности межгосударственно-корпоративных структур по развитию современных торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов

— 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 (Косов, Шматко, 2016).

Политико-экономические и военно-стратегические преимущества направления «Север—Юг» для России

В настоящее время предлагается инициировать вовлечение Индии в общий экономический процесс развития Севера и Юга Евразии в качестве мощного экономического и политического партнера. Для этого необходимо эффективное функционирование международных транспортных коридоров «Север—Юг», фактически повторяющих Великий Волжский путь и маршрут «хождения за три моря» Афанасия Никитина.

По мнению С. Гончаренко (Гончаренко, 2017), следует максимально расширить направление грузопотока международных транспортных коридоров «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 направлении Дели.

Эволюция социально-культурных проявлений духа ВШП и накопление человеческого капитала

Е. Иноземцева (Иноземцева, 2015) обращает внимание, что торговля является важной основой межэтнической и межконфессиональной толерантности.

В государствах Центральной Азии торговлей пронизаны все стороны жизни даже на лингвистическом уровне. Так, как отмечает А. Алимов (Алимов, 2021, с. 248), с таджикского языка слово «Душанбе» переводится как «Понедельник», что может свидетельствовать о том, что по понедельникам здесь открывались шумные ярмарки и шла бойкая торговля товарами.

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 Центральной Азии должны активно участвовать в проведении НИОКР в области создания инфраструктуры ВШП (Ахмедова и др., 2018).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Обзор научных материалов стал продолжением разработки теории транзитной экономики (Зойдов, Медков, 2021а, 2021б). Это народно-хозяйственная и эволюционно-институциональная система, главная отличительная особенность ее состоит в том, что весомую часть доходов и одну из основ благосостояния властей, хозяйствующих субъектов, работников и населения, межгосударственных, государственных, корпоративных образований, городов-государств и узловых точек мирового хозяйства составляют денежные и иные поступления от:

- пропуска по территории стран и подконтрольным зонам грузо- и пассажиропотоков, транспортных средств, энергетических, водных и информационных ресурсов;
- других видов экспорта транспортных, а также туристических услуг;
- реэкспорта товаров;
- функционирования сопутствующих производств;
- оказания услуг по обеспечению транзита и развитию инновационно-индустриальных поясов торговых путей.

Исследование эволюции политико-экономических и военно-стратегических евроазиатских отношений и выявление организационно-институциональных направлений возрождения духа ВШП привело к систематизации рисков и негативных последствий функционирования торговых путей: росту военных расходов, увеличению транзитных перевозок наркотических средств, формированию рентоориентированного поведения элит и незначительной части населения, распространению противоправных видов деятельности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

- Акаев А.А., Акаева Б.А.** (2019). Кыргызстан в эпоху цифровой экономики на новом Шелковом пути. М.: URSS. [Akaev A.A., Akayeva B.A. (2019). *Kyrgyzstan in the era of digital economy on the new silk road*. Moscow: URSS (in Russian).]
- Алимов Р.К.** (2021). О современном Китае, поясах сотрудничества и путях соразвития. М.: Издательство «Весь мир». 392 с. [Alimov R.K. (2021). *About modern China, cooperation belts and ways of co-development*. Moscow: Publishing house "The Whole world". 392 p. (in Russian).]
- Антипов К.** (2014). О некоторых аспектах эволюции ближневосточной политики Китая // *Проблемы Дальнего Востока*. № 2. С. 27–37. [Antipov K. (2014). On some aspects of the evolution of China's Middle East policy. *Problems of the Far East*, 2, 27–37 (in Russian).]
- Ахмедова Д.А., Абдугафаров А.А., Абдугафарова Д.А., Рахматов Б.Б., Ахмаджанова Р.С.** (2018). Влияние Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и создание Шелкового пути на экономику Республики Таджикистан. В кн.: *Инновационные подходы в решении проблем современного общества*. Монография. Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение». С. 234–242. [Akhmedova D.A., Abdugafarov A.A., Abdugafarova D.A., Rakhmatov B.B., Akhmadzhanova R.S. (2018). The impact of the Eurasian Economic Union (EAEU) and the creation of the Silk Road on the economy of the Republic of Tajikistan. In: *Innovative approaches to solving the problems of modern society*. Monograph. Penza: ICSC "Science and Education", Pp. 234–242 (in Russian).]
- Баллард Дж.А.** (2012). Властители Индийского океана. Становление морских связей между Европой и Азией. Пер. с англ. Л.А. Игоревского. М.: ЗАО Центрополиграф. 383 с. [Ballard J.A. (2012). *The rulers of the Indian Ocean. The formation of maritime relations between Europe and Asia*. Translated from the English by L.A. Igorevsky. Moscow: ZAO Centropolygraf. 383 p. (in Russian).]
- Брэдфорд Э.** (2019). 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. 543 с. [Bradford E. (2019). *The history of the Mediterranean coast. How Rome and Carthage fought for world domination, Byzantium and the Ottoman Empire opposed*. Translated from the English by L.A. Igorevsky. Moscow: ZAO Centropolygraf. 543 p. (in Russian).]

- Вернадский Г.** (2016). Монголы и Русь. М.: Ломоносовъ. 512 с. [Vernadsky G. (2016). *The Mongols and Russia*. Moscow: Lomonosov. 512 p. (in Russian).]
- Голдстоун Дж.** (2014). Почему Европа? Возвышение Запада в мировой истории, 1500–1850. Пер. с англ. М. Рудакова; под ред. И. Чубарова. М.: Изд-во Института Гайдара. 224 с. [Goldstone J. (2014). *Why Europe? The Rise of the West in world History, 1500–1850*. Translated from the English by M. Rudakov. Edited by I. Chubarov. Moscow: Publishing house of the Gaidar Institute. 224 p. (in Russian).]
- Гончаренко С.С.** (2017). Стратегическое партнерство России и Индии в сфере евразийских международных транспортных коридоров. В сб.: Управление развитием крупномасштабных систем MLSD'2017. Труды Десятой международной конференции в двух томах. Под общей редакцией С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. С. 399–404. [Goncharenko S.S. (2017). Strategic partnership between Russia and India in the field of Eurasian international transport corridors. In: *Managing the development of large-scale MLSD Systems' 2017*. Proceedings of the Tenth International Conference in two volumes. Under the general editorship of S.N. Vasiliev, A.D. Tsvirkun, 399–404 (in Russian).]
- Груссе Р.** (2020). Степные кочевники, покорившие мир. Под властью Аттилы, Чингизхана, Тамерлана. Пер. с франц. В.Е. Климанова. М.: ЗАО Центрполиграф. 527 с. [Grousse R. (2020). *Steppe nomads who conquered the world. Under the rule of Attila, Genghis Khan, Tamerlane*. Translated from the French by V.E. Klimanov. Moscow: ZAO Tsentropoligraf. 527 p. (in Russian).]
- Ельчанинов А.И.** (2019). По Великому Шелковому пути — Ледовому Шелковому пути — дороге мира и экономического сотрудничества // *Культурологический журнал*. № 3 (37). С. 3. [Yelchaninov A.I. (2019). Along the Great Silk Road—the Ice Silk Road—the road of peace and economic cooperation. *Journal of Cultural Research*, 3 (37), 3 (in Russian).]
- Зоидов К.Х., Медков А.А.** (2021а). Проблемы эволюции транзитных систем и сопряжения инфраструктурных проектов формирования Большого Евразийского партнерства // *Экономика и математические методы*. Т. 57. № 2. С. 64–72. [Zoidov K. Kh., Medkov A.A. (2021). Problems of the evolution of transit systems and the interface of infrastructure projects for the formation of a Large Eurasian Partnership. *Economics and Mathematical Methods*, 57, 2, 64–72 (in Russian).]
- Зоидов К.Х., Медков А.А.** (2021б). 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. 146 с. [Zoidov K. Kh., Medkov A.A. (2021b). *The Chinese belt and road initiative are the basis for the evolutionary development and integration of infrastructure and integration projects in the Greater Eurasia region (review of scientific approaches)*. Edited by Corresponding Member of the RAS V.A. Tsvetkov. Moscow: MEI RAS. 146 p. (in Russian).]
- Иноземцева Е.И.** (2015). Международная транзитная торговля — важный фактор межконфессиональной и межнациональной толерантности в средневековом Дербенте // *Вестник Института истории, археологии и этнографии*. № 1 (41). С. 33–40. [Inozemtseva E.I. (2015). International transit trade is an important factor of interfaith and interethnic tolerance in medieval Derbent. *Bulletin of the Institute of History, Archeology and Ethnography*, 1 (41), 33–40 (in Russian).]
- Исомитдинов Ж.Б.** (2019). Согдийцы — колонизаторы на трассе Великого Шелкового пути // *Ученые записки Худжандского государственного университета им. академика Б. Гафурова. Серия гуманитарно-общественных наук*. № 3 (60). С. 19–25. [Isomitdinov Zh.B. (2019). Sogdians-colonizers on the route of the Great Silk Road. *Scientific notes of the Khujand State University academician B. Gafurov. Series of Humanities and Social Sciences*, 3 (60), 19–25 (in Russian).]
- Косов Ю.В., Шматко А.Д.** (2016). Исследование китайского проекта создания Экономического пояса Шелкового пути // *Евразийская интеграция: экономика, право, политика*. № 1 (19). С. 35–39. [Kosov Yu.V., Shmatko A.D. (2016). Study of the Chinese project to create the Silk Road Economic Belt. *Eurasian Integration: Economics, Law, Politics*, 1 (19), 35–39.].
- Кроули Р.** (2015). Венецианская республика. Расцвет и упадок великой морской империи. 1000–1503. Пер. с англ. Л.А. Игоревского. М.: ЗАО Издательство Центр-полиграф. [Crowley R. (2015). *Venetian Republic. The rise and fall of the great Maritime Empire. 1000–1503*. Translated from the English by L.A. Igorevsky. Moscow: ZAO Publishing house Center-polygraph (in Russian).]
- Латов Ю.В.** (2010). Великий Шелковый путь — пролог мировой экономики и глобализации (к 2130-летию его «открытия») // *Историко-экономические исследования*. Т. 11. № 1. С. 123–140. [Latov Yu.V. (2010). The Great Silk Road—the prologue of the world economy and globalization (to the 2130th anniversary of its “discovery”). *Historical and Economic Studies*, 11, 1, 123–140 (in Russian).]
- Международные отношения в Центральной Азии: события и документы: Учеб. пособие для студентов вузов** (2014). А.Д. Богатуров, А.С. Дундич, В.Г. Коргун и др. А.Д. Богатуров (отв. ред.). 2-е изд. М.: Издательство «Аспект Пресс». 560 с. [International relations in Central Asia: Events and documents: A textbook for university students (2014). A.D. Bogaturov, A.S. Dundich, V.G. Korgun et al. A.D. Bogaturov (ed.). 2nd ed. Moscow: Publishing house “Aspect Press”. 560 p. (in Russian).]

- Мотовиц Т.Г., Пенькова А.С.** (2018). «Великий Шёлковый путь» — средство расширения и углубления регионального сотрудничества. В сб.: Актуальные вопросы юридической науки и практики. Материалы III Международной научно-практической конференции. С. 12–15. [Motovits T.G., Penkova A.S. (2018). “The Great Silk Road” — a means of expanding and deepening regional cooperation. In: *Topical issues of legal science and practice*. Materials of the III International Scientific and Practical Conference, 12–15 (in Russian).]
- Омуралиев Ж., Осмоналиев К.М.** (2014). Ренессанс Великого Шелкового пути: принципы сотрудничества и дипломатии // *Вестник Дипломатической академии Министерства иностранных дел Кыргызской Республики имени Казы Дикамбаева*. № 4. С. 189–195. [Omuraliev Zh., Osmonaliev K.M. (2014). Renaissance of the Great Silk Road: Principles of cooperation and diplomacy. *Bulletin of Kazy Dikambayeva Diplomatic Academy of the Ministry of Foreign Affairs of the Kyrgyz Republic*, 4, 189–195 (in Russian).]
- Пак Е.В.** (2018). Государственно-частное партнёрство как инструмент построения транзитной экономики ЕАЭС: пример России и стран Центральной Азии // *Вестник МГИМО-Университета*. № 5 (62). С. 174–183. DOI: 10.24833/2071-8160-2018-5-62-174-183 [Pak E.V. (2018). Public-private partnership as a tool for building the transit economy of the EAEU: The example of Russia and the countries of Central Asia. *Bulletin of MGIMO-University*, 5(62), 174–183. DOI: 10.24833/2071-8160-2018-5-62-174-183 (in Russian).]
- Пак Е.В.** (2020). Перспективы реализации транзитного потенциала РФ и Казахстана // *Мировая экономика и международные отношения*. Т. 64. № 11. С. 132–138. DOI: 10.20542/0131-2227-2020-64-11-132-138 [Pak E.V. (2020). Prospects for the implementation of the transit potential of the Russian Federation and Kazakhstan. *World Economy and International Relations*, 64, 11, 132–138. DOI: 10.20542/0131-2227-2020-64-11-132-138 (in Russian).]
- Пак Е.В.** (2021). Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс, один путь» // *Российский внешнеэкономический вестник*. № 1. С. 93–125. DOI: 10.24411/2072-8042-2021-1-93-105 [Pak E.V. (2021). China’s participation in infrastructure construction in Russia and Kazakhstan. The initiative “One belt, one road”. *Russian Foreign Economic Bulletin*, 1, 93–125. DOI: 10.24411/2072-8042-2021-1-93-105 (in Russian).]
- Пейн Л.** (2017). Море и цивилизация. Мировая история в свете развития мореходства. Пер. с англ. И.В. Майгуровой. М.: АСТ. [Payne L. (2017). *The sea and civilization. World history in the light of the development of navigation*. Translated from the English. Moscow: AST (in Russian).]
- Семенова Н.К.** (2018). Евразийская транспортная интеграция: начало пути. В сб.: «Управление развитием крупномасштабных систем mlsd’2018. Труды Одиннадцатой международной конференции». В 3 т. Под общей редакцией С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. С. 232–239. [Semenova N.K. (2018). Eurasian transport integration: The beginning of the road. In: *Managing the development of large-scale MLSD Systems’ 2018*. Proceedings of the Eleventh International Conference. In 3 vol. Gen. eds. by S.N. Vasiliev, A.D. Tsvirkun, 232–239 (in Russian).]
- Трубецкой Н.С.** (2019). Евразийство: избранное. Монография. М.: ИНФРА-М. 358 с. [Trubetskoy N.S. (2019). *Eurasianism: Selected: monograph*. Moscow: INFRA-M. 358 p. (in Russian).]
- Тугужекова В.Н.** (2018). Роль Шелкового пути в распространении религии в Южной Сибири. В сб.: Исламский фактор в интеграционных процессах Великого Шелкового пути. Материалы II Международной научно-богословской конференции «Духовный Шелковый путь. Созидание. Интеграция». Сер. «Духовный Шелковый путь». С. 170–179. [Tuguzhekova V.N. (2018). The role of the Silk Road in the spread of religion in Southern Siberia. In: *The Islamic factor in the integration processes of the Great Silk Road*. Materials of the II International Scientific and Theological Conference “The Spiritual Silk Road. Creation. Integration”. Series “The Spiritual Silk Road”, 170–179 (in Russian).]
- Фауст К.** (2019). Великий торговый путь от Петербурга до Пекина. История российско-китайских отношений в XVIII — XIX веках. Пер. с англ. С.А. Белоусова. М.: ЗАО Центрполиграф. [Faust K. (2019). *The Great Trade Route from St. Petersburg to Beijing. The history of Russian-Chinese relations in the XVIII–XIX centuries*. Translated from the English by S.A. Belousova. Moscow: ZAO Tsentrpoligraf (in Russian).]
- Франкопан П.** (2018). Шелковый путь. Пер. с англ. Ю.В. Шаршуковой. М.: Издательство «Э». 688 с. [Frankopan P. (2018). *Silk road*. Translated from the English by Yu.V. Sharshukova. Moscow: Publishing house “E”. 688 p. (in Russian).]
- Хансен В.** (2014). Великий шелковый путь. Портовые маршруты через Среднюю Азию. Китай—Согдиана—Персия—Левант. Пер. с англ. С.А. Белоусова. М.: ЗАО Издательство Центрполиграф. 477 с. [Hansen V. (2014). *The Great Silk Road. Port routes through Central Asia. China-Sogdiana-Persia-Levant*. Translated from the English by S.A. Belousova. Moscow: ZAO Publishing House Tsentrpoligraf. 477 p. (in Russian).]
- Чжун Ц.** (2018). «Один пояс — один путь» как новая форма диалога между Китаем и цивилизациями // *Ярославский педагогический вестник*. № 1. С. 239–243. [Zhong Ts. (2018). “One belt — one way” as a new form of dialogue between China and civilizations. *Yaroslavl Pedagogical Bulletin*, 1, 239–243 (in Russian).]
- Шпулер Б.** (2017). Золотая Орда. Монголы на Руси. 1223–1502. Пер. с нем. С.Ю. Чупрова. М.: ЗАО Центрполиграф. 415 с. [Spooler B. (2017). *The Golden Horde. Mongols in Russia. 1223–1502*. Translated from German by S. Yu. Chuprova. Moscow: ZAO Tsentrpoligraf. 415 p. (in Russian).]

- Элеманова Р.Т. (2016). История Великого Шелкового пути на территории Кыргызстана // *Дневник Алтайской школы политических исследований*. № 32. С. 334–336. [Elemanova R.T. (2016). The history of the Great Silk Road in Kyrgyzstan. *Diary of the Altai School of Political Studies*, 32, 334–336.]
- Lissovlik Y.D., Pak E.V., Zhang H. (2021). Economic framework for Eurasian integration: Theory and practice. In: *The economic dimension of Eurasian integration*. N.A. Piskulova (ed.). Cham: Palgrave Macmillan. DOI: 10.1007/978-3-030-59886-0_1
- Pak E.V. (2021). Transport and Logistics in the EAEU. In: *The economic dimension of Eurasian integration*. N.A. Piskulova (ed.). Cham: Palgrave Macmillan. DOI: 0.1007/978-3-030-59886-0_6

The evolution of Eurasian relations in the spirit of Great Silk Road: Review of the scientific materials

© 2022 K. Kh. Zoidov, N.S. Ziyadullaev, A.A. Medkov

K.Kh. Zoidov,

Market Economy Institute, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia; e-mail: kobiljonz@mail.ru

N.S. Ziyadullaev,

Market Economy Institute, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia; e-mail: nabi926@mail.ru

A.A. Medkov,

Market Economy Institute, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia; e-mail: medkov71@mail.ru

Received 30.08.2021

The research was made with the financial support of the Russian Foundation for basic research (RFBR) in the framework of the scientific project no. 20-110-50567.

Abstract. In the review article, based on the methods of evolutionary and institutional theory, system paradigm, analytical assessment and historical approach, a comprehensive review of scientific materials concerning the evolution of trade, economic and military-political Euro-Asian relations and organizational and institutional directions of the revival of the spirit of the Great Silk Road (GSR) as an instrument of innovation and integration interaction in the space of global Eurasia, including without the participation of China, is given. The study is a continuation of the authors' work on the analysis of the consequences of the PRC's Belt and Road Initiative as a "soft power" for the spread of Chinese global influence. 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 Mediterranean and Northern Europe to East Asia, are presented. It is shown that the establishment of Euro-Asian relations took place in various nodal points and territories of the world economy: Central Asia, the Italian trade republics, the Nordic countries, as well as through the creation of global trade empires and quasi-state corporate structures by European states. The systematization of risks and negative consequences of the functioning of modern trade routes, the revival of the spirit of the GSR on the political and economic situation of Russia is given. Special attention is paid to scientific research, which warns against overly active involvement of the country in world trade. The vectors of Russia's participation as a leader in the innovative and industrial development of trade routes of the XXI century, primarily in the North-South direction, are determined.

Keywords: evolutionary and institutional theory, transit economy, Great Silk Road, political and economic relations, military and strategic relations, trade routes, organizations, institutions, EAEU, global Eurasia.

JEL Classification: R40, N70, F15–17.

Quoting: Zoidov K. Kh., Ziyadullaev N.S., Medkov A.A. (2022). The evolution of Eurasian relations in the spirit of Great Silk Road: Review of the scientific materials. *Economics and Mathematical Methods*, 58, 1, 61–69. DOI: 10.31857/S042473880018965-0