

УДК 910.3:339.9

ВОЗМОЖНОСТИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

POSSIBILITIES OF EURASIAN INTEGRATION IN THE CONTEXT OF THE GREAT SILK ROAD DEVELOPMENT

*Е. А. Шлапеко,
Институт экономики
Карельского научного центра
Российской академии наук,
г. Петрозаводск
shlapenko_kate@mail.ru*



*E. Shlapenko,
Karelian branch of Russian
Academy of Sciences,
Petrozavodsk*

*С. В. Степанова,
Институт экономики
Карельского научного цен-
тра Российской академии
наук, г. Петрозаводск
svorkka@mail.ru*



*S. Stepanova,
Karelian branch of Russian
Academy of Sciences,
Petrozavodsk*

Рассмотрены вопросы укрепления евразийской идентичности на примере евразийского вектора внешней политики России, региональных интеграционных объединений и возрождения Великого шелкового пути. Акцент сделан на историческом аспекте развития стран Евразии в контексте нахождения на периферии мировой экономики, а также на современных тенденциях выхода на траекторию динамичного развития. Высокая степень нестабильности мировой экономики подталкивает региональные центры искать дополнительные возможности в сфере международного сотрудничества, во многом определяемые геоэкономическими механизмами. Явление евразийской континентальной интеграции, включая трудности терминологического осмысления и восприятия, изучено недостаточно. Раскрыт подход к евразийской интеграции как согласованию экономических, политических и социальных интересов регионов Евразийского суперконтинента. Концепции экономической интеграции в регионе опираются на евразийскую идею как основополагающее условие сближения народов и культур. История Великого шелкового пути отражает взаимопроникновение культур, технологический обмен и распространение духовных ценностей. Делается вывод, что современная евразийская интеграция – это политически конструируемое пространство, базирующееся на цивилизационной комплементарности, мирном сосуществовании народов и формировании «зоны взаимодействия»

Ключевые слова: *евразийская интеграция; Великий шелковый путь; БРИКС; ЕАЭС; Россия; Китай; исторический аспект; зона взаимодействия; мирное сосуществование; внешняя политика*

This article analyzes the reinforcement of Eurasian identity on the example of Russian foreign policy in Eurasia, regional integration organizations and revival of the Great Silk Road. For a long time Eurasian countries were on the periphery of the world economy due to historical reasons and they are still considered emerging markets, but gradually have start dynamic development. The high degree of instability in the world economy makes regional centers search for additional opportunities in the international cooperation that is largely determined by geo-economic mechanisms. The phenomenon of the Eurasian continental integration remains under-investigated, including the difficulties of terminological definition and perception. In fact, the Eurasian integration is the coordination of economic, political and social interests of the Eurasian supercontinent regions. The concept of the regional economic integration relies on the Eurasian idea as a fundamental condition for the rapprochement of peoples and cultures. The history of the Great Silk Road reflects the interpenetration of cultures, technological exchange and dissemination of cultural values. The article argues that modern Eurasian integration is a politically constructed space that emphasizes civilization complementarity, peaceful coexistence of peoples and formation of the «interaction zone»

Key words: *Eurasian integration; Great Silk Road; BRICS; EEU; Russia; China; historical aspect; interaction zone; peaceful co-existence; foreign policy*

Статья подготовлена при поддержке Программы Президиума РАН № I.П13 фундаментальных научных исследований «Пространственное развитие России в XXI веке: природа, общество и их взаимодействие» на 2016 г.

При возрастающем количестве работ, раскрывающих сущность, истоки и возможности евразийской континентальной интеграции, само явление остается мало изученным, включая трудности терминологического осмысления и восприятия. Например, ряд исследователей под евразийской идентичностью понимает цивилизационную идентичность, объединяющую только народы постсоветского культурного пространства [10]. Вместе с тем назрела необходимость конструктивного осмысления и переосмысления Евразии как «отдельной Части Света и «срединного континента», ... своеобразного и самодостаточного мира, являющегося местом развития уникального евразийского общества» [12]. Несмотря на различные политические системы, разногласия и конкуренцию, существующую между игроками (государствами и наднациональными блоками), перспективным представляется использование человеческого, природного и инфраструктурного потенциала Евразии для устойчивого социально-экономического развития стран региона. Следует отметить, что теоретико-методологические истоки концепции «российского евразийства» заложены и раскрывались в трудах ряда философов и исследователей: Н. Я. Даниловского, Н. С. Трубецкого, П. Н. Савицкого, Н. Н. Алексеева, Г. В. Вернадского, Г. В. Флоровского, Л. П. Карсавина, Л. Н. Гумилева и др.

Определяющую роль в формировании этносов и суперэтносов Л. Н. Гумилев придавал климатическим условиям, ландшафту и стереотипу поведения – менталитету. Согласно исследованиям В. А. Мелехина, А. В. Кротова и Н.С. Мамешиной, предпосылками формирования новой евразийской идентичности являются [12]: обладание огромными пространствами внутренних территорий; актуальность проблемы ультраконтинентальности; давление

внешнего развитого мира, что связано с геополитическим соперничеством или геоэкономической конкуренцией; вопросы обеспечения безопасности евразийских стран и др. В первую очередь формирование евразийской идентичности территориально охватывает Китай, Россию и страны Центральной Азии с перспективой вхождения в данную орбиту Индии и в дальнейшем всего пространства Азии.

В контексте социально-конструктивистских теорий регион можно понимать как целенаправленное объединение стран, созданное агентами различного уровня (государственного, надгосударственного, регионального) для реализации определенных интересов. Формирование региональной идентичности, складывающейся в результате повседневной практики и контактов между индивидуумами, начиная от профессиональных политиков до простых жителей, представляется одним из проявлений региональной интеграции. Конструирование региональной идентичности становится частью политического процесса и договоренностей государственных элит.

В случае с Евразией пока не сложилось единого территориального понимания границ региона. В то же время за последние десять лет произошла институционализация евразийского сотрудничества (БРИКС, ЕАЭС и др.) и оформление геополитических стратегий организаций.

Транснациональную идентичность можно рассматривать как социокультурное основание процесса политической интеграции, а также как неформальный институт, «укоренный» в сознании граждан, в противоположность формальным, которые могут функционировать, но не получать признания [8]. Внутри транснационального региона существует сложившаяся система культурных кодов, «культурная самоидентификация народов», включающая социальную деятельность, модели поведе-

ния, традиции, обычаи, религиозные верования и др., типичные и знакомые членам регионального сообщества и непонятные другим. Коллективная идентичность способствует координации действий акторов, мобилизации их ресурсов на общие цели и легитимации, то есть поддержке процесса интеграции. Она считается культурно-идеологическим средством формирования регионального международного порядка наравне с институциональными, правовыми, экономическими, военно-политическими, информационными и сетевыми средствами. Кроме того, региональная идентичность способна придать коммерческую привлекательность территории подобно товару с уникальными свойствами и стать предпосылкой создания единого бренда с целью дальнейшего привлечения инвестиций, открытия производств, трансфера технологий и роста занятости. Инструментом политики «нового регионализма» становится не только набор экономических, но и политических, дипломатических, идеологических и социокультурных механизмов региональной политики.

Евразийский вектор внешней политики России. Исследователями [19] подчеркивается, что в последние годы на территории Евразии наблюдается не столько декларация, сколько осуществление интересов Евро-Атлантического сообщества силами военно-политических (НАТО), экономических (ТНК, ВТО), финансовых структур (МВФ, ВБ). При этом эффективность управления во многом определяется контролем геополитических центров, таких как Россия, Китай, Ближний Восток, Центральная Азия.

Вступление в силу антироссийских санкций повлияло на усиление евразийского вектора внешней политики РФ. В настоящее время Россия представлена в нескольких региональных интеграционных объединениях в Евразии: БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай и ЮАР), ШОС (Китай, Россия, Казахстан, Таджикистан, Киргизия и Узбекистан), Евразийский экономический союз (Армения, Беларусь, Казахстан, Киргизия, Россия). Если

при создании ШОС приоритетное значение отдавалось региональной безопасности, то ЕАЭС является международной организацией региональной экономической интеграции, а БРИКС — это уникальный диалоговый формат пяти крупнейших и наиболее динамично развивающихся стран мира.

Появлению в 2015 г. Евразийского экономического союза предшествовал Таможенный союз в рамках Евразийского экономического сообщества, рассматриваемый как возможность ускорить интеграционные инициативы на пространстве СНГ и с целью снятия пограничных барьеров и восстановления общего экономического пространства. Несмотря на положительную динамику внешнеторгового оборота в 2010–2014 гг., в 2015 г. вследствие неблагоприятной конъюнктуры на сырьевых рынках, реализации внутрисударственных программ импортозамещения и других факторов произошло резкое сокращение объемов взаимной торговли стран-участниц ЕАЭС. Кроме того, интеграция «сверху» не может быть эффективна, если не будет опираться на интеграционные потребности населения. В настоящее время следует выделить низкую информированность населения о сути Евразийского союза, особенно в молодежной среде [4].

Согласно «Концепции участия Российской Федерации в объединении БРИКС», становление БРИКС отражает объективную тенденцию мирового развития к формированию полицентричной системы международных отношений и усилению экономической взаимозависимости государств, разрабатывающих и реализующих интеграционный процесс на государственном уровне [4]. Наибольшую силу в данном интеграционном объединении имеет политическая воля лидеров и желание преобразовать имеющуюся экономическую мощь в политическое влияние. Страны блока относятся к категории крупных и сверхкрупных региональных держав, стремящихся структурировать региональное политическое и экономическое пространство и взять на себя ответственность за его развитие, поэтому они активно участвуют в других

региональных интеграционных группировках (ШОС, МЕРКОСУР, АТЭС, АС, IBSA). Вместе с тем следует отметить и определенные разногласия между странами, например, противоречия между Китаем и Индией по пограничным вопросам, между Россией и Бразилией в сельскохозяйственной сфере, конкуренцию Бразилии и Китая за ресурсы в ЮАР и др.

По мнению экономиста И. Ардзинбы, несмотря на явные различия стран по многим показателям, одним из базовых принципов деятельности БРИКС становится цивилизационная комплементарность, а значит – артикуляция интересов существенной части международного сообщества [1]. Каждая страна «пятерки» не только представляет целостный цивилизационный ареал, но и является его центром (Бразилия – моральный лидер латиноамериканского ареала; Россия – православного мира; Индия – индуистского; Китай – синского; ЮАР – африканского). БРИКС может восприниматься не только как модель цивилизационного объединения, носитель новых ценностных ориентиров (свобода в выборе путей развития, суверенность исторических традиций и культурное многообразие), но и как инструмент конструирования альтернативного центра принятия решений на основе равноправного партнерства и концепции справедливости.

Отдельно следует выделить Китай как активного участника БРИКС: второе место среди внешнеторговых партнеров стран ЕАЭС, уступая лишь Евросоюзу, один из стратегических торгово-экономических партнеров ЕАЭС в АТР, крупный инвестор в экономику государств-членов ЕАЭС. В 2014 г. торговля с Китаем составила 12,5 %, совокупный товарооборот государств-членов ЕАЭС с КНР за период 2010–2014 гг. увеличился более чем в 3,5 раза и составил порядка 109 млрд долл. [2].

В мае 2015 г. главы КНР и РФ подписали совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза, которое явилось новой важной исторической вехой в разви-

тии отношений двух стран. Дальнейшая сопряженность и взаимопересечение интересов БРИКС и ЕАЭС открывает качественно новый уровень экономического взаимодействия государств и широкие перспективы экономического роста, формирующие для всех государств новые конкурентные преимущества и мощные дополнительные возможности в современном глобальном мире [3]. Складывается парадоксальная ситуация как в ЕАЭС, так и в БРИКС, страны больше торгуют с Китаем и Россией, нежели между собой. Для стимулирования экономического сотрудничества необходимо развивать транспортные сети, объекты энергетической и промышленной инфраструктуры. Учитывая значительный транзитный потенциал России, следует указать на неэффективность его использования (не более 1 %). Развитие транспортной инфраструктуры «Экономического пояса Шелкового пути» послужит мобильности населения стран региона и торговым контактам (например, строительство моста Нижне-лененское – Тунцзян (Россия–Китай) или казахстанского участка автодороги «Западная Европа – Западный Китай» позволят сократить сроки доставки грузов в Европу).

Формирование единой евразийской идентичности стало возможным в силу сохранения на протяжении длительного периода изменчивой, но устойчивой общности, имеющей индоевропейские истоки и представляющей единство славянских, иранских и тюрко-монгольских субкультур. Самоидентифицирование России как евразийской державы, ориентированной политически и экономически не только на Евразию, но и страны АТР, которым в качестве партнера нужен не европейский центр, а развитые азиатские регионы России, раскрывает новые широкие возможности для развития государства. В. Оболенский указывает на важность вхождения в формирующиеся трансконтинентальные региональные экономические объединения интеграционного типа, которые инициируют выработку новых согласованных на многостороннем уровне механизмов регулирования мировой торговли и инвестиций [13].

Великий шелковый путь: диалог культур и торговые связи Востока и Европы. В историческом контексте Великий шелковый путь представляет собой разветвленную систему караванных маршрутов, связывавших Китай с Европой (более 7 тыс. км от Тихого океана до Средиземного моря со II–III вв. до н.э. до XV в. н.э.) через территории современной Киргизии, Казахстана, Монголии, Индии, Турции, Ирана и Греции. Исследователи полагают, что формирование Великого шелкового пути обусловлено существованием крупных государственных образований, таких как Китай, Индия, Средняя Азия, Ближний Восток и Средиземноморье, способных обеспечивать безопасность на караванных путях [14]. Немецкий путешественник и историк К. Рихтгофен в 1877 г. в своей работе «Китай» впервые назвал торговый путь по восточным странам «шелковым путем», хотя по маршруту шла торговля не только тканями, но и лошадьми, изделиями из керамики, украшениями из бронзы и золота и др. На пути караванов возникали и расцветали богатые города, торговые и ремесленные поселения, караван-сарай: Мерв (Туркмения); Бухара, Самарканд, Ургенч, Хива (Узбекистан); Отрар, Туркестан, Тараз, Испеджаб (Казахстан); Джувль, Суяб, Новокент, Баласагун, Борскоон, Таш-Рабат, Ош, Узген (Кыргыстан) и т.д. [15].

Основные функции Великого Шелкового пути заключались в обмене товарами и информацией, ретрансляции технологических достижений и установлении сотрудничества (дипломатическая функция). При этом работа протяженных караванных маршрутов требовала наличия необходимой инфраструктуры: перевалочных пунктов, специализированных базаров, режима стабильных денежных расчетов и пр. Шелковый путь стал не только одной из крупнейших торговых магистралей древности и средневековья, но и повлиял на взаимопроникновение культур, строительство городов, зарождение товарно-денежных отношений, появление новых ремесел и промыслов. Шелковый путь стал уникальным проявлением длительного и взаимовы-

годного сотрудничества оседлых и кочевых народов. Кочевники выступали в роли проводников и охранников купеческих караванов через пустыни и степи, взимая плату за помощь и обеспечение безопасности [9].

Развитию торговли в регионе способствовало соблюдение принципа религиозной толерантности в межкультурных коммуникациях. Примечательно, что столица Хазарского каганата в устье р. Волга являлась крупнейшим торговым перевалочным пунктом с караван-сараями и таможне, «где рядом живут мусульмане, христиане, иудеи, идолопоклонники» [6]. Базары, караван-сарай играют важную роль в региональных и национальных цепочках производства и распределения, образуя сложные системы материально-технического обеспечения и конкурируя с другими каналами торговли. Приграничная торговля позволила наладить дружеские отношения между сопредельными странами через укрепление коммерческих связей, культурного взаимопонимания и углубления взаимоотношений между населением регионов. Закат сухопутной транспортировки товаров из Китая связывают, прежде всего, с развитием торгового мореплавания, позволившего сократить время в пути и увеличить объем грузов.

Великий шелковый путь: новые импульсы социально-экономического развития. Впервые в конце XX в., благодаря современным техническим, транспортным возможностям и стремлению азиатских и европейских государств к сотрудничеству в экономической, политической и культурной сферах, раскрываются новые возможности возрождения и использования Великого шелкового пути как главной трансевразийской магистрали Евразии. По сути, ренессанс Великого шелкового пути представляет собой мегапроект региональной интеграции, включающий в себя формирование нового транспортного коридора, направленного на существенное усиление экономического взаимодействия государств Евразии.

Следует отметить, что идея формирования широтного геоэкономического пояса — трансевразийского пояса развития

не является новой и разрабатывалась, например, российской школой геоэкономики. В. Якунин (ИСПИ РАН) обосновывает необходимость реализации мегапроекта «Интеграция евразийской транспортной системы» тем, что «Россия не находится между Европой и Азией, а соединяет цивилизационные общности» [16]. Э. Г. Кочетов указывает, что глобальный евразийский проект «Трансевразийский пояс “Razvitie” – глобальная геологическая система, в которой идет связка на кластерно-сетевой основе тихоокеанского воспроизводственного ядра с европейским воспроизводственным ядром» [7].

Реализация китайского мегапроекта «Один пояс, один путь» (2016) [18], являющегося восстановлением идеи экономических и культурных связей Востока и Запада на историческом Великом шелковом пути, представляет собой транспортный, энергетический и торговый коридор между странами Центральной, Южной Азии и Европы. Проект предусматривает инфраструктурное развитие Северного, Центрального и Южного экономических коридоров между Азией и Европой. По масштабам и влиянию на развитие континента его можно сравнить со строительством Суэцкого канала, Транссибирской магистрали и туннеля под Ла-Маншем. Он проходит по линии от Пекина по территории Западного Китая, Казахстана и далее по территории России до Балтийского моря с ответвлением на Белоруссию, Польшу и Германию. Возможности проектируемой автомагистрали при высоком уровне безопасности позволяют сократить время доставки грузов от 40...50 сут как минимум до 10 суток и увеличить товарооборот, например, между Россией и КНР к 2020 г. до 200 млрд долл. [17].

Профессор Ли Синь (Шанхайская академия международных исследований) обосновывает отсутствие конкуренции и стыковку двух широтных геоэкономических мегапроектов (российского и китайского) [11]. Исследование процессов по формированию инициатив преобразования евразийской платформы позволяет Э. Г. Кочетову сделать вывод о «развитии двух самостоя-

тельных, обособленных друг от друга широтных геоэкономических поясов» [7].

В феврале 2014 г. главы России и КНР достигли соглашения о сотрудничестве в реализации проекта и соединения его с российскими евроазиатскими железными дорогами. В феврале 2015 г. Китай сформировал Фонд Шелкового пути с капиталом 40 млрд долл. [5]. Одна из самых протяженных частей международного транспортного маршрута, в частности Европа – Западный Китай (проект строительства высокоскоростной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург), пройдет по территории России (около 2,2 тыс. км). Общий экономический эффект от строительства российской части маршрута Европа – Западный Китай до 2045 г. составит 922 млрд р., что даст 1,3 % прироста в ВВП. К настоящему времени в Китае уже построена трасса протяженностью около 3,4 тыс. км, соединяющая деловой порт Ляньюнган и Шанхай на востоке с таможенным переходом Хоргос в Казахстане на западе. Казахская магистраль (2,8 тыс. км) позволит сократить путь в Китай с 15 дней до 50 ч и откроет выход в страны Южной Азии через Узбекистан и Киргизию.

Важным направлением сотрудничества азиатских государств, и в первую очередь России, Китая и Индии в рамках проекта «Экономический пояс “Шелкового пути”», могло бы стать продвижение инновационных проектов и разрушение монополии США в производстве микропроцессорной техники и IT-технологиях. Использование имеющегося научно-производственного потенциала позволит объединить усилия по созданию новых производств и таким образом поддерживать индустриальное развитие реальной экономики стран региона. Создание энергетических сетей позволило бы загрузить огромные мощности как России, так и других стран ШОС заказами на изготовление труб, газо- и нефтеперекачивающего оборудования, атомных станций и др.

В результате Россия может стать одним из главных финансово-экономических бенефициаров от реализации китайской инициативы. Создание трассы по новому

направлению обеспечит увеличение плотности федеральной дорожной сети и даст колоссальный толчок развитию как минимум восьми российским регионам, по территории которых пройдет этот участок коридора: Московская, Владимирская, Нижегородская области, Чувашская Республика, Республика Мордовия, Ульяновская, Самарская области, Республика Татарстан. Речь идет о формировании, по сути, нового пояса инвестиционной активности, в рамках которого появится большое количество промышленных, логистических, рекреационных объектов и будут созданы новые рабочие места.

Выводы. Рассмотрение процессов, происходящих в евразийском регионе с участием России, Китая, Казахстана и других стран, показало, что складываются следующие тенденции.

Великий шелковый путь является предпосылкой для возрождения не только экономического потенциала государств региона, но и появления евразийской идентичности, предполагающей культурную, цивилизационную комплементарность, мирное сосуществование и формирование «зоны взаимодействия». Об этом свидетельствует активная разработка евразийских идей международными исследовательскими институтами, увеличение числа приграничных контактов на фоне реализации крупных транспортных и производственных проектов. Страны региона существен-

но отличаются от других развивающихся стран, во-первых, значительной долей территории и населения, во-вторых, впечатляющими темпами роста экономических показателей и, в-третьих, их связывает единая цель, а именно: желание укрепить свои позиции и добиться большего влияния на международной арене. Несмотря на невысокие показатели взаимной торговли, во многом обусловленные кризисом, политический интерес стран лежит в плоскости объединения усилий в рамках региональных интеграционных организаций и создания полицентричной системы международных отношений.

Таким образом, современная евразийская интеграция — это политически конструируемое пространство, для которого идея евразийцев о формировании идентичности как общем стереотипе поведения становится актуальной, доказывая, что евразийское единство образовалось в результате многовековых взаимосвязей, совместной жизнедеятельности разных народов, сформировав многие общие черты их хозяйственной и культурной жизни, а также ментальности. Будущее проекта «Великого шелкового пути» зависит не только от экономической политики государств и умения противостоять внешним дестабилизирующим факторам, но и вовлеченности населения Евразии в интеграционные процессы, повседневные практики взаимодействия и межкультурного диалога.

Список литературы

1. БРИКС вместо «большой восьмерки» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.izvestia.ru/news/574261#ixzz3k6oRz09N> (дата обращения: 10.09.2016).
2. Валовая М. Д. БРИКС и ЕАЭС: экономические перспективы новых региональных форматов [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ukros.ru/wp-content/uploads/2015/12/валовая.doc/> (дата обращения: 10.09.2016).
3. ЕАЭС и Новый шелковый путь могут объединить усилия по созданию коридора между Европой и КНР [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.dialogi.su/discussions/62/2445.html> (дата обращения: 19.09.2016).
4. Интеграционный барометр ЕАБР [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsСП/integration_barometer/?id_16=48993 (дата обращения: 17.09.2016).
5. Каким был Великий шелковый путь? [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.kommer-sant.ru/doc/28013570> (дата обращения: 22.09.2016).
6. Котеньков С. А. Астраханский край в системе Великого шелкового пути // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2015. № 12–6. С. 17–23.

7. Кочетов Э. Г. Инновационное обустройство глобального мира (Россия-Китай: стыковка широтных геоэкономических поясов – меридиональные связи) // Известия ВолГТУ. 2015. № 3 (158). С. 7–19.
8. Ламашева Ю. А. Факторы формирования транснациональной идентичности в Северо-Восточной Азии // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2011. № 2 (30). С. 42–50.
9. Латов Ю. В. Великий шелковый путь – пролог мировой экономики и глобализации (к 2130-летию его «открытия») // Историко-экономические исследования. 2010. Т. 11. № 1. С. 127–129.
10. Лепешев Д. В. Евразийская цивилизационная идентичность: к определению понятия // Наука и бизнес: пути развития. 2014. № 4 (34). С. 28–31.
11. Ли Синь. Конкуренция между Великим шелковым путем и Трансевразийским поясом развития уже снята [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gudok.ru/transport/zd/?ID=1278551> (дата обращения: 22.09.2016).
12. Мелехин В. А., Кротов А. В., Мамешина Н. С. Евразийская идентичность как фактор интеграции российского общества // Социальная интеграция и развитие этнокультур в евразийском пространстве. 2015. № 3–1. С. 37–41.
13. Оболенский В. Глобализация регионализма: вызовы и риски для России // Мировая экономика и международные отношения. 2015. № 9. С. 5–13.
14. Савченко В. С., Смолина Е. С. Великий шелковый путь: история и экономика // Вестник Омского государственного педагогического университета. Сер. Гуманитарные исследования. 2015. № 1 (5). С. 124–126.
15. Торопыгин А. В. Великий шелковый путь. Перегрузка // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2012. № 11. С. 187–214.
16. Трансевразийский пояс развития как первый проект эпохи неоиндустриализации [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.dialogi.su/discussions/53/950.html>. (дата обращения: 02.09.2016).
17. Экономический пояс Шелковый путь [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.apr-center.ru/component/k2/328.html> (дата обращения: 22.09.2016).
18. Cohen D. China's «second opening»: Grand ambitions but a long road ahead Available at: http://www.ecfr.eu/page/-/China_analysis_belt_road.pdf (accessed 26.02.2016).
19. Denoon D., ed. The United States, and the Future of Central Asia: U.S.-China Relations, 2015, vol. I, 464 p.

List of literature

1. *BRICS vmesto «bolshoy vosmerki»* (BRICS instead of the «Big Eight») Available at: <http://www.izvestia.ru/news/574261#ixzz3k6oRz09N> (accessed 10.09.2016).
2. Valovaya M. D. *BRICS i EAES: ekonomicheskie perspektivy novykh regionalnykh formatov* (BRICS and the EAEC: Economic prospects for new regional formats) Available at: ukros.ru/wp-content/uploads/2015/12/валовая.doc/ (accessed 10.09.2016).
3. *EAES i Novy Shelkovy put mogut obedinit usiliya po sozdaniyu koridora mezhdu Evropoy i KNR* (EAEC and the New Silk Road can combine efforts to create a corridor between Europe and China) Available at: <http://www.dialogi.su/discussions/62/2445.html> (accessed 19.09.2016).
4. *Integratsionny barometr EABR* (Integration Barometer of EDB) Available at: http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/integration_barometer/?id_16=48993 (accessed 17.09.2016).
5. *Kakim byl Velikiy shelkovy put?* (What was the Great Silk Road?) Available at: <http://www.kommer-sant.ru/doc/28013570> (accessed 22.09.2016).
6. Kotenkov S. A. *Aktualnye problemy gumanitarnykh i estestvennykh nauk* (Actual problems of the humanities and natural sciences), 2015, no. 12–6, pp. 17–23.
7. Kochetov E. G. *Izvestiya VolgGTU* (Proceedings of the VSTU), 2015, no. 3 (158), pp. 7–19.
8. Lamasheva Yu. A. *Sotsialnye i gumanitarnye nauki na Dalnem Vostoke* (Social and Human Sciences in the Far East), 2011, no. 2 (30), pp. 42–50.
9. Latov Yu. V. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya* (Historical and economic researches), 2010, vol. 11, no. 1, pp. 127–129.
10. Lepeshev D. V. *Nauka i biznes: puti razvitiya* (To the definition of science and business: ways of development), 2014, no. 4 (34), pp. 28–31.
11. Li Xin. *Konkurentsiya mezhdu Velikim Shelkovym putem i Transevraziyskim poyasom razvitiya uzhe snyata* (The competition between the Great Silk Road and Transvraziyskim belt development has removed) Available at: <http://www.gudok.ru/transport/zd/?ID=1278551> (accessed 22.09.2016).
12. Melekhin V. A., Krotov A. V., Mameshina N. S. *Sotsialnaya integratsiya i razvitie etnokultur v evraziyskom prostranstve* (Social integration and the development of ethnic cultures in the Eurasian space), 2015, no. 3–1, pp. 37–41.

13. Obolensky V. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* (World Economy and International Relations), 2015, no. 9, pp. 5–13.
14. Savchenko V. S., Smolina E. S. *Vestnik Omskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta. Gumanitarnye issledovaniya* (Herald of the Omsk State Pedagogical University. Humanities Researches), 2015, no. 1 (5), pp. 124–126.
15. Toropygin A. V. *Evraziyskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika* (Eurasian integration: economics, law, politics), 2012, no. 11, pp. 187–214.
16. *Transevraziyskiy poiyas razvitiya kak pervy proekt epohi neoindustrializatsii* (Trans-Eurasian development zone as the first draft of the era of neo-industrialization) Available at: <http://www.dialogi.su/discussions/53/950.html> (accessed 02.09.2016).
17. *Ekonomicheskiy poiyas Shelkovy put* (The economic zone Silk Road) Available at: <http://www.apr-center.ru/component/k2/328.html> (accessed 22.09.2016).
18. Cohen D. *China's «second opening»: Grand ambitions but a long road ahead* (China's «second opening»: Grand ambitions but a long road ahead) Available at: http://www.ecfr.eu/page/-/China_analysis_belt_road.pdf (accessed 26.02.2016).
19. Denoon D., ed. *The United States, and the Future of Central Asia: U.S.-China Relations* (The United States, and the Future of Central Asia: U.S.-China Relations), 2015, vol. I, 464 p.

Коротко об авторах

Шлапеко Екатерина Андреевна, канд. полит. наук, научный сотрудник отдела региональной экономической политики, Институт экономики Карельского научного центра Российской академии наук, г. Петрозаводск, Россия. Область научных интересов: региональные исследования, трансграничное сотрудничество, маркетинг территорий
shlapenko_kate@mail.ru

Степанова Светлана Викторовна, канд. экон. наук, научный сотрудник отдела региональной экономической политики, Институт экономики Карельского научного центра Российской академии наук, г. Петрозаводск, Россия. Область научных интересов: приграничные регионы, трансграничное сотрудничество, развитие туризма
svkorka@mail.ru

Briefly about the authors

Ekaterina Shlapenko, candidate of political sciences, researcher, Institute of Economics, Karelian branch of Russian Academy of Sciences, Petrozavodsk, Russia. Sphere of scientific interests: regional studies, cross-border cooperation, territorial marketing

Svetlana Stepanova, candidate of economic sciences, researcher, Institute of Economics, Karelian branch of Russian Academy of Sciences, Petrozavodsk, Russia. Sphere of scientific interests: border regions, cross-border cooperation, tourism development

Образец цитирования

Шлапеко Е. А., Степанова С. В. Возможности евразийской интеграции в контексте развития Великого шелкового пути // *Вестн. Забайкал. гос. ун-та*. 2016. Т. 22. № 11. С. 83–91.

