УДК 327 DOI: 10.22394/2071-2367-2018-13-1-112-122

НЕЗАПАДНАЯ ГЛОБАЛИЗАЦИЯ И КОНКУРЕНЦИЯ НАПРАВЛЕНИЙ В КОНТЕКСТЕ ШИРОКОЙ ТРАКТОВКИ КОНЦЕПЦИИ «ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

***Слинько А.А., Добрева И.В.*[1]**

В статье отмечается, что в условиях кризиса внешней политики в Соединенных Штатах Америки (появление признаков изоляционизма) и Европейском Союзе (Брекзит и проблема мигрантов) возникает тенденция возрастания роли в экономической и политической стратегии Китая таких стран, как Россия и Иран. При этом существуют значительные проблемы в реализации китайских проектов в Пакистане и Шри–Ланке. Конкуренция российского и иранского направлений не является определяющим фактором: оба стратегических направления дополняют друг друга и усиливают стратегическое партнерство Китая, России и Ирана.

Цель статьи: раскрыть перспективы экономического и политического взаимодействия России, Китая и Ирана в рамках стратегии Шелкового пути в контексте формирования единого экономического пространства Евразии.

Автор приходит к выводу, что незападная глобализация, то есть развитие международной интеграции без преобладания США при осуществлении стратегии Шелкового пути, способствует как институализации политических процессов в странах Азии, Африки и Латинской Америки, так и созданию рационального климата реального мирного сосуществования без доминирования гегемониальных акторов.

Ключевые слова: Новый Шелковый путь, трудности реализации стратегии Шелкового пути, Россия и Иран как перспективные сегменты в стратегии Шелкового пути, кризис традиционных сегментов Шелкового пути, незападная глобализация.

NON-WESTERN GLOBALIZATION AND COMPETITION OF DIRECTIONS IN THE CONTEXT OF THE BROAD CONCEPT OF «SILK ROAD»

SLINKO A.A. – Doctor of Political Sciences, Professor, Head of the Department of Political Science and Political Administration of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Voronezh branch (Russian Federation, Voronezh), e-mail: aleksandr_slinko@mail.ru

DOBREVA I.V. – Postgraduate student of the Department of Political Science and Political Administration, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Voronezh branch (Russian Federation, Voronezh), e-mail: idobreva@o-m-i.ru.

The article highlights that in the context of the crisis of foreign policy in the United States of America (the emergence of signs of isolationism) and the European Union (Brexit and the problem of migrants), there is a tendency of the emerging role of countries such as Russia and Iran in the economic and political strategy of China. However, there are significant problems in the implementation of Chinese projects in Pakistan and Sri Lanka. The competition between Russia and Iran is not a determining factor: both strategic directions complement each other and strengthen the strategic partnership of China, Russia and Iran.

Слинько Александр Анатольевич – доктор политических наук, профессор, зав. кафедрой политологии и политического управления, Воронежский филиал РАНХиГС при Президенте РФ, адрес: Россия, 394087, г. Воронеж, ул. Ломоносова, д. 98А, e–mail: aleksandr_slinko@mail.ru

Добрева Ирина Вольдемаровна – аспирантка кафедры политологии и политического управления Воронежского филиала РАНХиГС при Президенте РФ, адрес: Россия, 394087, г. Воронеж, ул. Ломоносова, 98А, e–mail:idobreva@o–m–i.ru

The purpose of the article is opening up perspectives for economic and political interactions between Russia, China and Iran under the strategy of the Silk Road in the context of the establishment of a single economic space of Eurasia.

The author concluded that non–Western globalization, that is, the development of international integration without the US predominance in the implementation of the Silk Road strategy, contributes to both the institutionalization of political processes in the countries of Asia, Africa and Latin America, and the establishment of a sound climate of real peaceful coexistence without the domination of hegemonic actors.

Keywords: New Silk Road, difficulties of implementation of the strategy of the Silk Road, Russia and Iran as a promising segment in the strategy of the Silk Road, crisis of the traditional segments of the Silk Road, non–Western globalization.

Концепция Шелкового пути, представленная Китаем (ныне внесена в Устав КПК), означает формирование общеевразийского экономического пространства, стержнем которого являются устойчивые связи между Китаем и Западной Европой, осуществляемые по разным направлениям. При этом страны постсоветского пространства получают возможность ускоренной трансформации при реализации глобальных инфраструктурных проектов. Решающее значение на Шелковом пути обуславливается возможностью реализации таких гигантских проектов, как газопровод «Сила Сибири», проект «Алтай», трансевразийская скоростная железная дорога «Москва–Пекин» и аналогичная автотрасса, призванная связать столицы двух великих евразийских государств. Усилению позиции России в инициативе «Один пояс – один путь» способствует, по мнению китайских политиков, рост протекционизма в мире (тактика Дональда Трампа) и ослабление «и без того вялой» экономики ЕС (в условиях Брекзита и обострения проблемы беженцев)[1]. Кроме того, такие проблемы, как гигантские расходы на безопасность, обостряют проблемы в самом успешном на данный момент сегменте Шелкового пути – экономическом коридоре Китай–Пакистан. Очевиден рост расходов на защиту от террористических формирований.

В таком ключевом регионе Шелкового пути, как Шри–Ланка, в 2016 году имели место антикитайские выступления, в ходе которых Китай обвинили в неоколониалистских устремлениях[2]. Успешным можно однозначно считать лишь проект Шелкового пути в Африке. Во–первых, это запуск железной дороги Аддис–Абеба–Джибути (750 км), строительство трубопровода для транспортировки питьевой воды из Эфиопии в Джибути и реконструкция порта Джибути.

Политические условия реализации Великого Шёлкового пути

В XXI веке в условиях глобализации все сильнее ощущается растущие значение международных транспортных коридоров. Одним из наиболее масштабных проектов, идея которого зародилась в 90–е годы прошлого века и активно развивается в наши дни, является «Новый Шелковый путь». Китайская концепция «Нового Шелкового пути» предполагает не только возрождение Великого Шелкового пути, древнего маршрута, соединяющего Восток и Запад, но и масштабное преобразование всей торгово–экономической модели Евразии. Маршрут Экономического пояса Шелкового пути включает несколько ветвей, пересекающих Евразийский континент, при этом планируется, что в будущем данный транспортный проект перейдет на глобальный уровень и объединит все континенты нашей планеты. На сегодняшний день одним из трех перспективных маршрутов является южный коридор, который соединит западную часть Китая и Европу через Центральную Азию, Иран, Турцию, Балканы и Кавказ, общая протяженность которого составит

[1] Михеев В., Луконин С., Игнатьев С. Китай: фактор съезда и фактор Трампа // Мировая экономика и международные отношения. – 2017. – Т. 61. – № 6. – С. 25.
[2] Там же. – С. 28.

более 11 тысяч километров.

Изучение проблемы развития транспортных коммуникаций, сети логистики и транзитных транспортных коридоров и, в частности, изучение отношения стран Ближнего Востока к перспективе реализации проекта Шелкового пути, помогает осознать широкие экономические перспективы как для внешней политики этих стран, так и для развития региональных отношений в целом, выявить и квалифицировать их новую роль в крупных международных проектах, одним из которых является китайская амбиция по возрождению Великого Шелкового пути[1]. Важным представляется факт подписания Совместного всеобъемлющего плана (СВПД) в июле 2015 года, последовавшее за ним снятие международных экономических санкций в отношении Ирана и, как следствие, изменение статуса Ирана на международной арене[2]. В этих условиях российское и иранское направления представляются особенно перспективными.

Данный коридор способен открыть перед Ираном новые экономические и политические возможности, а также превратить эту страну в ключевой транспортный узел на этом маршруте. Немаловажным представляется Китаю географическое положение Ирана, север которого имеет выход в Каспийское море, а юг – в Персидский залив. Этот факт позволит в будущем объединить две ветви «Нового Шелкового пути»: южный коридор и южный морской путь.

Евразийскую экономическую интеграцию удобно рассматривать с точки зрения формирования и усиления влияния институтов, складывающихся вокруг таких организаций, как ЕАЭС, ШОС, БРИКС и других. Новый институционализм – лучшая альтернатива доктрине либерализма для описания взаимоотношений в Евразии, где евразийские региональные объединения – это группы государств, стремящихся мирно взаимодействовать в целях взаимного обогащения, развития своих стран, улучшения социального положения граждан, поддержания мира и стабильности в регионе, причем взаимоотношения эти складываются и осуществляются внутри развивающихся региональных институтов – регуляторов этих отношений.

Проект «Новый Шелковый путь» в научном дискурсе

До последнего времени международные транспортные коридоры представляли собой весьма ограниченное поле научного интереса для политических наук. В отечественной литературе роль международных транспортных коридоров изучается различными науками, так как сама проблематика находится на стыке политической, геополитической, экономической, геоэкономической и социологической дисциплин.

Резер С.М. и Рыскулов Д.М. рассматривают в своих работах общие особенности формирования международных транспортных путей, развития логистической инфраструктуры и формирования интегрированных транспортных сетей[3].

В работах Гончаренко С.С., Дергачева В.А., Алимова Р.К. также уделено внимание развитию транспортных проектов в Евразии. Авторы в своих работах анализируют имеющиеся перспективы и препятствия для реализации международных транспортных коридоров в Евразии, а также рассматривают транспортную политику России и Казахстана.

Большую значимость имеют труды востоковеда Лузянина С.Г., который в своих работах

---

[1] Слинько А.А., Добрева И.В., Слатинов В.Б. Новый баланс сил на евразийском пространстве // Среднерусский вестник общественных наук. – 2016. –№5. – С.174–179.

[2] Слинько А.А. Политические процессы в контексте институционального кризиса и формирование новых политических систем // Управление социальными изменениями в нестабильных условиях: сборник по материалам Всероссийской научной конференции Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова. – Москва, 2016. – С. 469–473.

[3] Резер С.М. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития / С. М. Резер, Т. А. Прокофьева, С. С. Гончаренко; Рос. акад. наук, ВИНИТИ. – М.: изд-во ВИНИТИ, 2010. – С. 311.; Рыскулов Д.М. Трансазиатский коридор развития. Вчера, сегодня, завтра. М.: Креативная экономика, 2012. – С.248.

уделил внимание проблемам развития интеграционных процессов и взаимодействия разных стратегий в Центральной Азии[1], а частности сопряжению ЕАЭС и «Нового Шелкового пути». Проблема взаимодействия государств в рамках интеграционных проектов в Евразии рассматривается в работах Чеклиной Т.Н.[2].

В работах Горбунова М.Л. и Комарова И.Д. интеграция в Евразии рассматривается с позиций подхода «развивающегося регионализма», которые авторы представляют в качестве альтернативы неолиберальному подходу. Понятием «развивающийся регионализм» по отношению евразийской интеграции оперирует и индийский автор С. Панитчакпакди[3], рассматривая в этом контексте развитие торговли на евразийском пространстве.

В работах[4] Лагутиной М.Л. и Набора А.В. производится анализ интеграционных процессов на евразийском пространстве, сопоставления американской, российской, китайской и турецкой стратегии региональной интеграции. Перспективам развития евразийской экономической интеграции уделено внимание в работах Зиновьева В.П., Троицкого Е. Ф.[5], Казарян Д.М.[6], Зиядуллаева Н.С. [7].

Мамедова Н.М., заведующая сектором Ирана Центра Института востоковедения РАН, в одной из своих статей[8] рассматривает перспективы превращения Ирана в региональный транспортный узел, кратко обрисовывая судьбу проекта «Новый Шелковый путь», его возможные маршруты и роль Ирана в этом проекте.

Отдельного изучения требуют работы Уняева С.В[9], Хунцзе Ч.[10], рассматривающие позицию Китая в проекте «Экономический пояс Шелкового пути», в частности в одной из работ приводится исследование оценок китайских экспертов по отношению к проекту «Новый Шелковый путь».

В зарубежной литературе значению международных транспортных коридоров в мировой политике уделено большое внимание в работах Дж. Гиббса[11] и Х. Каррара[12]. В последнее время наблюдается рост научного интереса к изучению роли транспортных коридоров в мировой и региональной политике.

---

[1]Лузянин С.Г. ШОС, китайский проект «Шелкового пути» и евразийский экономический союз: варианты взаимодействия/сопряжения в Евразии. – 2016. – С.7.

[2] Чеклина Т.Н. Перспективы сотрудничества стран Шанхайской организации сотрудничества в рамках проекта «Экономический пояс на Великом Шелковом пути» //Российский внешнеэкономический вестник. – Т., 2015.– № 2. – С. 30–40.

[3] Panitchpakdi S. Trade, development and developmental regionalism, Adelphi Series, – 2014. — С. 79–92.

[4] Лагутина М.Л., Набор А.В. Геополитические перспективы развития евразийской интеграции.Управленческие консультирование – 2014. – № 9. – С. 48–58.

[5] Зиновьев В.П., Троицкий Е.Ф. Евразийская экономическая интеграция: эволюция, проблемы и перспективы // Русин. – 2016. – №4 (46).

[6] Казарян Д.М. Перспективы таможенного союза с точки зрения современных теорий региональной интеграции // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). – 2016. – №4 (28).

[7] Зиядуллаев Н.С. Национальные приоритеты и перспективы Евразийского экономического союза в условиях интеграции и глобальной нестабильности // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2015. – №15 (300).

[8] Мамедова Н.М. Возможности и перспективы участия Ирана как регионального транспортного узла в проекте «Нового Шелкового пути» / Мамедова Н.М., Федулов И.В. Институт Ближнего Востока. – 2015.

[9] Уянаев С.В. Новые «Шёлковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2015. – Т. 20. – № 20. – С. 242–259.

[10] Хунцзе Ч. «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь 21–го века» с точки зрения экспертов КНР // Наука и Мир. – 2015. – № 7 (23). – С. 184–186.

[11] Hibbs J. Transport Economics and Politics: A Practical Analysis of Performance, Efficiency and Marketing Objectives, Kogan Page Ltd. – 2003. – P. 45

[12] Karrar H.H. The new Silk Road diplomacy: China's Central Asian Foreign Policy since the Cold War // Central Asian Survey Issue 1. – 2012. – Vol.31. – P. 99–113.

Среди зарубежных авторов также стоит отметить работы К. Лин[1], которая в одной из своих статей рассматривает энергетический аспект китайской стратегии «Один пояс – один путь». Взаимоотношения между основными игроками и государствами, по территории которых, пролегает маршрут «Нового Шелкового пути», с точки зрения США рассмотрены в работе Т. Фаллон[2]и также требуют отдельного изучения.

Позиция США по отношению к изучаемому проекту, увеличение влияния Китая в регионе и евразийская интеграция в условиях глобализации отражены в работе японского исследователя Х. Такеучи[3].

Работа иранского исследователя Мохаммада Заре[4] посвящена анализу данного проекта как инструмента стратегического влияния Китая и структурирования регионального пространства, а также роли Ирана в данных процессах. Интеграции на Евразийском пространстве, точнее, факторам, препятствующим данной интеграции, посвящена работа[5] иранских исследователей Тораби К. и Санаи Н., рассматривающих данную проблему с точки зрения интеграционной теории. Пессимистично смотрит[6] на интеграцию на Евразийском пространстве и другой автор, иранец по происхождению, Афшин Мотаккадастани, который в своем геополитическом исследовании указал на существующие сложности в формировании региональных интеграционных объединений.

Выход на первый план российского и иранского направлений стратегии Шелкового пути обусловлен рядом факторов:

1. кризисом традиционных направлений (Китай, Шри–Ланка и др.);
2. спецификой политической ситуации в США и ЕС;
3. политической стабильностью в России и Иране;
4. фактором конкурентности между Россией и Ираном, который учитывается в китайской политике, но который в данном случае не мешает партнерству;
5. военно–политическим сближением России, Ирана и Китая в условиях совместной борьбы с ИГИЛ, которая пыталась развязать террористическую войну в Синьцзян–Уйгурском автономном районе Китая;
6. фактором заинтересованности Китая в формировании обстановки общей стабильности и благополучия в Евразии для осуществления больших инфраструктурных проектов.

Роль России в продвижении политики Нового Шелкового пути

Особое значение имеет расширительное толкование стратегии Шелкового пути, который имеет неоднозначную глобальную коннотацию. Если по горизонтали роль России вполне соотносится с традиционной интерпретацией направления через Евразию в разных вариантах, то по вертикали, с точки зрения разных международных конфигураций и роли России в них, можно выделить ряд аспектов.

---

[1] Lin C. Policy Focus #109 | April 2011 The New Silk Road China's Energy Strategy in the Greater Middle East

[2] Theresa Fallon The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia, American Foreign Policy Interests – 2015. – № 37: – P. 140–147.

[3] Takeuchi H. From the World Trade Organization to the Trans–Pacific Partnership: China's Rise, Globalization, and American Domestic Politics. – 2016.

[4] Zāre' M. Jāyegāh–e Irān dar estrāteži–e kamarband–e eqtesādi–e jādde–ye abrišam – markaz–e pažuheš–ha–ye siāsat–e xāreji – gozāreš – № 87 – Tehran, 1394 [Заре М. Роль Ирана в стратегии экономического пояса «Шелковый путь» – Центр исследований внешней политики – доклад. Тегеран, – 2015. – №87. – С. 8.

[5] نگار صانعی، فصلنام تخصصی علوم سیاسی، شماره ۳۵، قاسم ترابی، ، موانع تحقق ابرپروژه جاده ابریشم از چشمانداز نظریه همگرای 26–7 تابستان ۱۳۹۵، صفحه [Тараби К., Санаи Н./ Препятствия для осуществления проекта «Новый шелковый путь» с позиций интеграционной теории/ Журнал Политические науки, – 2016, – № 35. –С. 7 –26.

[6] مرکزی، اوراسیای گیری همگرایی در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز، مطالعات، تحلیل ژئوپلیتیکی موانع شکل(۱۳۹۴)دستانی، افشین متقی دوره 8، شماره 1، [Мотаккадастани А., Геополитический анализ препятствий формирования интеграционных объединений в регионе Центральной Азии и Кавказа, Исследования Центральной Евразии.– 2013.– №1.

Так, Россия усилила свое влияние в БРИКС. Как справедливо отмечает российская исследовательница Лексютина Я.В., «…Китай по–прежнему остается экономическим лидером БРИКС. В то же время вряд ли правомерно считать Китай источником основных политических инициатив, получающих поддержку среди стран, объединенных акронимом БРИКС». Все чаще выступает Россия, поддерживающая продолжительные и тесные отношения со всеми без исключения участниками объединения[1].

Кроме того, по мнению китайской стороны, БРИКС может реально представлять интересы более широкой группы стран на глобальном уровне. По мнению Цзя Цзиньцзына, ведущего научного сотрудника НИИ финансов Чунъян при Народном университете Китая, «группа БРИКС могла бы взять на себя ряд функций G20». Это показали итоги саммитов БРИКС и G7. Можно отметить, что механизм БРИКС все более становится носителем основных направлений политики G20[2].

Особое значение в возрастании роли России и ее признании как международного лидера таким серьезным политическим игроком, как Китай, играет феномен «новой притягательности» России за рубежом. К примеру, российский консерватизм, опирающийся на традиционные ценности, встретил понимание среди европейских правых и правоцентристских сил на Западе. Кроме того, Россия, как единственная страна, выступившая против гегемонии США, приобрела популярность во всем мире. Для евразийского пространства имеет значение факт роста популярности нашей страны среди арабской молодежи. Наконец, общепризнан факт инвестиционной привлекательности России[3].

«Новая притягательность» подорвала смысл традиционной антироссийской пропаганды. Особый интерес в том, что в Китае уверены, что кредитоспособность России выше, чем у США. Так, по мнению китайского агентства Dagong[4], российские облигации надежнее американских. Россия заслуживает оценки А со стабильным прогнозом, обгоняя на одну позицию США с рейтингом А–. При этом Китаю отводится первое место с рейтингом ААА.

В международных отношениях, с точки зрения западных глобалистов, стал таким образом, проявляться феномен «невозможной политики»[5]. Идеология либерального конца истории зашла в тупик и во внутренней, и во внешней политике стран Запада. Ярким выражением этого феномена стало возрождение популизма в новой, неопопулистской форме. Как подчеркивает современный исследователь, «популизм предстает едва ли не системообразующим феноменом политического поля»[6].

Никто не ожидал, что «сильные лидеры – В.В. Путин, Син Цзиньпин и другие, – смогут проводить иную, незападную, альтернативную политику при прямой поддержке широких народных масс, отодвигая мейнстрим «конца истории» правоцентристских и левоцентристских элит, которые оттолкнули от себя народ политикой разрушения среднего класса и игрой в поддавки с апологетами неолиберальных моделей.

Причем для неопопулистских лидеров XXI века характерно умение «вычленить главное звено», ведущее к решению основных проблем той или иной страны. Так, Син Цзиньпин

---

[1] Лексютина Я.В. Лидерство в БРИКС: прогнозы и реалии // Мировая экономика и международные отношения. – №5. – 2017. – С. 24.

[2] Цзя Цзиньцзын. Страны БРИКС и G20 // Китай. – №7. – 2017. – С. 5

[3] См.: Разуваев В.В. «Новая притягательность» // Стратегия России. – №7. – 2017. – С. 27–32.

[4] Эксперт. – 2016. – 27.06–3.07. – №26. – С. 8.

[5] Сергеев В.М., Казанцев А.А., Петров К.Е. Политика «мейнстрима» и ее альтернативы в современном западном мире: на пути от мирового экономического кризиса к «невозможной политике»? // Полис. Политические исследования. – 2017. – №3 – С. 8–29.

[6] Фишман Л.Г. Популизм – это надолго // Полис.– 2017. – №3. – С. 19.

развернул беспощадную борьбу с коррупцией, при этом подчеркивалось, что «неадекватное разрешение этой проблемы может нанести смертельный вред партии и даже погубить ее и страну»[1].

Другим аспектом реализации политики Нового Шелкового пути является ее конкретный, далекий от фантазий реалистический характер. Так, в мае 2017 года товарный железнодорожный состав отбыл из г. Шэньчжэнь (Южный Китай) в столицу Беларуси (Минск). Сорок один вагон преодолел 9900 км за тринадцать дней. На начальном этапе поезд будет отправляться раз в неделю[2].

Объективно стабильный Китай способствует успокоению даже самых сложных районов Евразии. К примеру, на беспокойном Памире в Горном Бадахшане сложилась благоприятная обстановка для индустрии туризма. Специалисты справедливо подчеркивают, что масштабы насилия на Памире в настоящее время очень невелики[3].

Важно подчеркнуть, что в проекте Нового Шелкового пути даже те проекты, которые реализуют нефтяные и газовые маршруты не через территорию России, вынуждены учитывать интересы нашей страны. В частности, это касается реализации поставок туркменского газа через территорию Ирана в Армению[4].

Таким образом, особый смысл в новой интерпретации процессов глобализации имеет расширительная трактовка Шелкового пути как всемирного феномена.

Так, ключевым достижением стратегии Шелкового пути в 2016 году стало завершение строительства железной дороги Джибути–Аддис–Абеба протяженностью 750 км. Характерно, что планируется продолжение в виде строящейся трансафриканской железной дороги Джибути–Суэцкий канал.

Для Африки знаковое значение имеют строительство трубопровода для транспортировки питьевой воды из Эфиопии в Джибути (проект завершен) и открытие военной базы в Аденском заливе для «борьбы с пиратством».

Китай надежно закрепился на Шри–Ланке в сооруженной при его содействии индустриальной зоне морского порта Хамбантота[5].

Таким образом, расширительное толкование стратегии Шелкового пути позволяет сделать вывод о новой роли России и Китая в БРИКС, где Китай представляет экономическую составляющую, а Россия олицетворяет собой политический компонент новой, незападной трактовки глобализации.

Шелковый путь во многом поддерживает те страны, которые не выбрали жесткий прозападный вектор мировой политики. Речь идет о Белоруссии, Иране, Эфиопии и других. Особо обращает на себя внимание поддержка Китаем стран Боливарианской инициативы для Америки – Боливии, Эквадора, Кубы, Венесуэлы, Никарагуа и др. Безусловно, экономическая (Китай) и политическая (Россия) активность в БРИКС способствовала срыву планов дестабилизации таких важнейших участников этой организации, как ЮАР и Бразилия.

Таким образом, следует подчеркнуть, что Шелковый путь стал своеобразным экономическим стержнем, благодаря которому институализировались политические системы в ряде ключевых стран БРИКС.

Наконец, во многом благодаря расширительной трактовке Шелкового пути удалось добиться

---

[1] Буров В.Г. Борьба с коррупцией в Китае // Азия и Африка сегодня. – 2017. – №6. – С. 13.
[2] См.: Китай. – 2017. – № 6. – С. 10.
[3] Паршин П.Б. Место и роль Горно–Бадахшанской автономной области в государственной системе Таджикистана // Россия и мусульманский мир. – 2016. – №16. – С. 58.
[4] Медведев А.Г. Кавказский маршрут туркменского газа // Обозреватель. – 2017. – №5. – С. 95–104.
[5] См.: Михеев В.В., Луконин С.А., Игнатьев С.В. Китай: фактор съезда и фактор Трампа // Мировая экономика и международные отношения. – 2017. – №6. – С. 28.

стабилизации в Зимбабве, где особо остро стала проблема преемственности, характерная для всей Африки. Впервые за долгое время удалось осуществить политические перемены мирно и бескровно благодаря мощнейшему стабилизирующему влиянию китайских инфраструктурных проектов в этой стране.

Незападная глобализация, то есть развитие международной интеграции без преобладания США при осуществлении стратегии Шелкового пути способствует как институализации политических процессов в странах Азии, Африки и Латинской Америки, так и созданию рационального климата реального мирного сосуществования без доминирования гегемониальных акторов.

Библиография / References:

1. Буров В.Г. Борьба с коррупцией в Китае // Азия и Африка сегодня. – 2017. – № 6.– С. 13.
2. Зиновьев В.П., Троицкий Е.Ф. Евразийская экономическая интеграция: эволюция, проблемы и перспективы // Русин. – 2016. – № 4 (46).
3. Зиядуллаев Н.С. Национальные приоритеты и перспективы Евразийского экономического союза в условиях интеграции и глобальной нестабильности // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2015. – № 15 (300).
4. Казарян Д.М. Перспективы таможенного союза с точки зрения современных теорий региональной интеграции // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). – 2016. – № 4 (28).
5. Лагутина М.Л., Набор А.В. Геополитические перспективы развития евразийской интеграции // Управленческое консультирование. – 2014. – № 9. – С. 48–58.
6. Лексютина Я.В. Лидерство в БРИКС: прогнозы и реалии // Мировая экономика и международные отношения. – 2017. – № 5. – С. 24.
7. Лузянин С.Г. ШОС, китайский проект «Шелкового пути» и Евразийский Экономический Союз: варианты взаимодействия/сопряжения в Евразии // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2016. – № 21. – С. 78-84.
8. Мамедова Н.М, Федулов И.В. Возможности и перспективы участия Ирана как регионального транспортного узла в проекте «Нового Шелкового пути». – URL: http://iimes.ru/?p=26805.
9. Медведев А.Г. Кавказский маршрут туркменского газа // Обозреватель. – 2017. – № 5. – С. 95 –104.
10. Михеев В., Луконин С., Игнатьев С. Китай: фактор съезда и фактор Трампа // Мировая экономика и международные отношения. – 2017. – Т. 61. – № 6. – С. 25.
11. Паршин П.Б. Место и роль Горно–Бадахшанской автономной области в государственной системе Таджикистана // Россия и мусульманский мир. – 2016. – № 16. – С. 58.
12. Разуваев В.В. «Новая притягательность» // Стратегия России. – 2017. – № 7. – С. 27–32.
13. Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНИТИ, 2010. – С. 311.
14. Рыскулов Д.М Трансазиатский коридор развития. Вчера, сегодня, завтра. – М.: Креативная экономика, 2012. – С. 248.
15. Сергеев В.М., Казанцев А.А., Петров К.Е. Политика «мейнстрима» и ее альтернативы в современном западном мире: на пути от мирового экономического кризиса к «невозможной политике»? // Полис. Политические исследования. – 2017. – № 3. – С. 8–29.
16. Слинько А.А. Политические процессы в контексте институционального кризиса и формирование новых политических систем // Управление социальными изменениями в нестабильных условиях: сборник по материалам Всероссийской научной конференции. Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова. – М., 2016. – С. 469–473.

17. Слинько А.А., Добрева И.В., Слатинов В.Б. Новый баланс сил на евразийском пространстве // Среднерусский вестник общественных наук. – 2016. – № 5. – С. 174–179.
18. Уянаев С.В. Новые «Шёлковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2015. – Т. 20. – № 20. – С. 242–259.
19. Фишман Л.Г. Популизм – это надолго // Полис. Политические исследования. – № 3. – 2017. – С. 19.
20. Хазбиев А. Китайцам готовят дальневосточную гиперпетлю // Эксперт. – 2016. – № 26. – URL: http://expert.ru/expert/2016/26/kitajtsam-gotovyat-dalnevostochnuyu-giperpetlyu/
21. Хунцзе Ч. «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь 21–го века» с точки зрения экспертов КНР // Наука и Мир. – 2015. – № 7 (23). – С. 184–186.
22. Цзя Цзиньцзын Страны БРИКС и G20 // Китай. – № 7. – 2017. – С. 5.
23. Чеклина Т.Н. Перспективы сотрудничества стран Шанхайской организации сотрудничества в рамках проекта «Экономический пояс на Великом Шелковом пути» // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. – № 2. – С. 30–40.
24. Hibbs J. Transport Economics and Politics: A Practical Analysis of Performance, Efficiency and Marketing Objectives, Kogan Page Ltd. – 2003. – P. 45
25. Karrar H.H. The new Silk Road diplomacy: China's Central Asian Foreign Policy since the Cold War // Central Asian Survey, Vol.31, Issue 1, 2012. – P.99–113.
26. Lin C. Policy Focus #109 | April 2011 The New Silk Road China's Energy Strategy in the Greater Middle East
27. Panitchpakdi S. Trade, development and developmental regionalism, Adelphi Series, 2014, С. 79–92.
28. Takeuchi H. From the World Trade Organization to the Trans–Pacific Partnership: China's Rise, Globalization, and American Domestic Politics. – 2016.
29. Theresa Fallon The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia, American Foreign Policy Interests. – 2015. – № 37. –P. 140–147.
30. Zāre' M. Jāyegāh–e Irān dar estrāteži–e kamarband–e eqtesādi–e jādde–ye abrišam – markaz–e pažuheš–ha–ye siāsat–e xāreji – gozāreš – № 87 – Tehran, 1394 [Заре М. Роль Ирана в стратегии экономического пояса «Шелковый путь» – Центр исследований внешней политики – доклад – №87 – Тегеран, 2015. – P. 8.
31. گیری همگرایی در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز، ، تحلیل ژئوپلیتیکی موانع شکل(۱۳۹۴)دستانی، افشین متقی، شماره 8مرکزی، دوره اوراسیای مطالعات 1، [Мотаккадастани А., Геополитический анализ препятствий формирования интеграционных объединений в регионе Центральной Азии и Кавказа, Исследования Центральной Евразии, год 8 – №1 – 2013]
32. نگار صانعی، فصلنام تخصصی قاسم ترابی، ، موانع تحقق ابرپروژه جاده ابریشم از چشمانداز نظریه همگرای ۱۳۹۵، تابستان ۳۵، شماره علوم سیاسی، 26–7 [Тараби К., Санаи Н./ Препятствия для осуществления проекта «Новый Шелковый путь» с позиций интеграционной теории/ Журнал «Политические науки», номер 35, лето 2016, с. 7 –26]

1. Burov, V.G. (2017) Bor'ba s korruptsiei v Kitae [Fighting corruption in China] // Aziia i Afrika segodnia [Asia and Africa today]. – № 6. – P. 13. (In Russ.)
2. Zinov'ev, V.P., Troitskii, E.F. (2016) Evraziiskaia ekonomicheskaia integratsiia: evoliutsiia, problemy i perspektivy [Eurasian economic integration: evolution, problems and prospects] // Rusin. – № 4 (46). (In Russ.)
3. Ziiadullaev, N.S. (2015) Natsional'nye prioritety i perspektivy Evraziiskogo ekonomicheskogo soiuza v usloviiakh integratsii i global'noi nestabil'nosti [National priorities and prospects of the Eurasian

Economic Union in conditions of integration and global instability] // Natsional'nye interesy: prioritety i bezopasnost' [National interests: priorities and security]. – № 15 (300). (In Russ.)

4. Kazarian, D.M. (2016) Perspektivy tamozhennogo soiuza s tochki zreniia sovremennykh teorii regional'noi integratsii [Prospects of the customs union from the point of view of modern theories of regional integration] // MIR (Modernizatsiia. Innovatsii. Razvitie) [MIR (Modernization, Innovation, Development)]. – № 4 (28). (In Russ.)

5. Lagutina, M.L., Nabor, A.V. (2014) Geopoliticheskie perspektivy razvitiia evraziiskoi integratsii [Geopolitical prospects for the development of Eurasian integration] // Upravlencheskoe konsul'tirovanie [Management Consulting]. – № 9. – P. 48–58. (In Russ.)

6. Leksiutina, Ia.V. (2017) Liderstvo v BRIKS: prognozy i realii [Leadership in BRICS: forecasts and realities] // Mirovaia ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniia [World Economy and International Relations]. – № 5. – P. 24. (In Russ.)

7. Luzianin, S.G. (2016) ShOS, kitaiskii proekt «Shelkovogo puti» i Evraziiskii Ekonomicheskii Soiuz: varianty vzaimodeistviia/sopriazheniia v Evrazii [SCO, the Chinese Silk Road Project and the Eurasian Economic Union: options for interaction / interface in Eurasia] // Kitai v mirovoi i regional'noi politike. Istoriia i sovremennost' [China in world and regional politics. History and modernity]. – № 21. – P. 78-84. (In Russ.)

8. Mamedova, N.M, Fedulov, I.V. Vozmozhnosti i perspektivy uchastiia Irana kak regional'nogo transportnogo uzla v proekte «Novogo Shelkovogo puti» [Opportunities and prospects for Iran's participation as a regional transport hub in the "New Silk Road" project]. – URL: http://iimes.ru/?p=26805. (In Russ.)

9. Medvedev, A.G. (2017) Kavkazskii marshrut turkmenskogo gaza [Caucasian route of Turkmen gas] // Obozrevatel' [Observer]. – № 5. – P. 95–104. (In Russ.)

10. Mikheev, V., Lukonin, S., Ignat'ev, S. (2017) Kitai: faktor s"ezda i faktor Trampa [China: Factor of the Congress and the Trump Factor] // Mirovaia ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniia [World Economy and International Relations]. – T. 61. – № 6. – P. 25. (In Russ.)

11. Parshin, P.B. (2016) Mesto i rol' Gorno–Badakhshanskoi avtonomnoi oblasti v gosudarstvennoi sisteme Tadzhikistana [The place and role of the Gorno-Badakhshan Autonomous Oblast in the state system of Tajikistan] // Rossiia i musul'manskii mir [Russia and the Muslim World]. – № 16. – P. 58. (In Russ.)

12. Razuvaev, V.V. (2017) «Novaia pritiagatel'nost'» ["New attraction"] // Strategiia Rossii [Strategy of Russia]. – № 7. – P. 27–32. (In Russ.)

13. Rezer, S.M., Prokof'eva, T.A., Goncharenko, S.S. (2010) Mezhdunarodnye transportnye koridory: problemy formirovaniia i razvitiia [International transport corridors: problems of formation and development]. – M.: VINITI. – 311 p. (In Russ.)

14. Ryskulov, D.M (2012) Transaziatskii koridor razvitiia. Vchera, segodnia, zavtra [Trans-Asian Development Corridor. Yesterday Today Tomorrow]. – M.: Kreativnaia ekonomika. – 248 p. (In Russ.)

15. Sergeev, V.M., Kazantsev, A.A., Petrov, K.E. (2017) Politika «meinstrima» i ee al'ternativy v sovremennom zapadnom mire: na puti ot mirovogo ekonomicheskogo krizisa k «nevozmozhnoi politike»? [The policy of "mainstream" and its alternatives in the modern Western world: on the way from the world economic crisis to "impossible policy"?] // Polis. Politicheskie issledovaniia [POLIS. Political Studies]. – № 3. – P. 8–29. (In Russ.)

16. Slin'ko, A.A. (2016) Politicheskie protsessy v kontekste institutsional'nogo krizisa i formirovanie novykh politicheskikh sistem [Political processes in the context of the institutional crisis and the formation of new political systems] // Upravlenie sotsial'nymi izmeneniiami v nestabil'nykh usloviiakh [Management of social changes in unstable conditions]: sbornik po materialam Vserossiiskoi nauchnoi konferentsii. Moskovskii gosudarstvennyi universitet im. M.V. Lomonosova. – M. – P. 469–473. (In Russ.)

17. Slin'ko, A.A., Dobreva, I.V., Slatinov, V.B. (2016) Novyi balans sil na evraziiskom prostranstve [New balance of power on Eurasian space] // Srednerusskii vestnik obshchestvennykh nauk [Central Russian Journal of Social Sciences]. – № 5. – P. 174–179. (In Russ.)

18. Uianaev, S.V. (2015) Novye «Shelkovye puti» Kitaia: printsipy i parametry ofitsial'noi «dorozhnoi karty» [New "Silk Roads" of China: principles and parameters of the official "road map"] // Kitai v mirovoi i regional'noi politike. Istoriia i sovremennost' [China in world and regional politics. History and modernity]. – T. 20. – № 20. – P. 242–259. (In Russ.)

19. Fishman, L.G. (2017) Populizm – eto nadolgo [Populism - this is for a long time] // Polis. Politicheskie issledovaniia [POLIS. Political Studies]. – № 3. – P. 19. (In Russ.)

20. Khazbiev, A. (2016) Kitaitsam gotoviat dal'nevostochnuiu giperpetliu [The Chinese are preparing the Far Eastern hypertension] // Ekspert [Expert]. – №26. – URL: http://expert.ru/expert/2016/26/kitajtsam-gotovyat-dalnevostochnuyu-giperpetlyu/ (In Russ.)

21. Khuntsze, Ch. (2015) «Ekonomicheskii poias Shelkovogo puti i Morskoi Shelkovyi put' 21–go veka» s tochki zreniia ekspertov KNR ["The economic belt of the Silk Road and the Silk Road of the 21st century" from the point of view of Chinese experts] // Nauka i Mir [Science and world]. – № 7 (23). – P. 184–186. (In Russ.)

22. Tszia, Tszin'tszyn (2017) Strany BRIKS i G20 [The BRICS countries and G20] // Kitai [China]. – № 7. – P. 5 (In Russ.)

23. Cheklina, T.N. (2015) Perspektivy sotrudnichestva stran Shankhaiskoi organizatsii sotrudnichestva v ramkakh proekta «Ekonomicheskii poias na Velikom Shelkovom puti» [Prospects of cooperation of the countries of the Shanghai Cooperation Organization within the framework of the project "Economic belt on the Great Silk Road"] // Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik [Russian Foreign Economic Journal]. – № 2. – P. 30–40. (In Russ.)