

Евразийская цивилизация и логистика Великого шелкового пути

Бойко И. В.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация; boyko-iv@ranepa.ru

РЕФЕРАТ

Великий шелковый путь интересен не только своей историей, но и знаниями, которые необходимы для понимания процессов, происходящих в современной мировой экономике и политике. Целью исследования является формирование нового представления о содержании евразийского торгового пути, его возникновении и упадке под проекцией на современные разрушительные процессы, которым подвергается глобальная цепь поставок. В данной статье Великий шелковый путь представлен в методологии логистических процессов: формирования материальных потоков, обоснования их натурально-вещественного содержания, выбора траектории перемещения, создания необходимой инфраструктуры. Подчеркивается значимость пространственно-территориальных, естественных условий, а также передовых технологий для формирования грузопотоков, развития международной торговли и формирования Евразийской цивилизации. Выявляются логистические особенности шелка как основного звена в цепи поставок, а также особенности транспортировки и маршрутов грузоперевозок. Подчеркивается важность политической стабильности для снижения рисков в грузоперевозках и функционирования международных транспортных систем. Исследуются внутренние и внешние причины упадка Великого шелкового пути, включая растущий дефицит Запада в торговле с Востоком, переход европейских стран к политике импортозамещения и усиление протекционизма в их внешней торговле. Делается вывод о том, что современные процессы, происходящие в глобальной цепи поставок, подвергаются существенно негативному воздействию экономических и политических факторов. Усиление торговых противоречий между США и Китаем оказывает разрушительное воздействие на всю международную торговлю. Под влиянием коронавирусной пандемии проявляется тенденция к локализации бизнеса. Повышаются требования к грузопотокам, в том числе в связи с растущими экологическими проблемами. Происходит постепенный переход от «вытягивающей» к «выталкивающей» модели управления потоком. В то же время Китай сокращает инвестиции в развитие своего трансевразийского проекта. Вся система международных экономических и политических связей, развитие международной торговли и глобальных цепей поставок входит в процесс глубокой трансформации, и это необходимо учитывать России при формировании стратегии участия в международном разделении труда.

Ключевые слова: шелковый путь, материальные потоки, траектория пути, торговый дисбаланс, протекционизм, дезинтеграция

Для цитирования: Бойко И. В. Евразийская цивилизация и логистика Великого шелкового пути // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2021. № 2. С. 40–48.

Eurasian Civilization in the Context of the Great Silk Road Logistics

Irina V. Boiko

Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation (North-West Institute of Management RANEPА), Saint Petersburg, Russian Federation; boyko-iv@ranepa.ru

ABSTRACT

The significance of the Great Silk Road is interesting not only by its history, but by the knowledge, required for the better understanding of the current economic and political realities as well. The introduction of the new insights into the essence of the Eurasian trade route, its emergence and destruction studied under the projection on the contemporary processes, undermining the global supply chain represents the main idea of the given research. In the article, the Great Silk Road is represented in the logistics framework: generation of the freight flows, peculiarity of their material composition, the pathway trajectory architecture, creation of the necessary infrastructure. The significance of the spatial peculiarity, natural preconditions and advanced technologies for the freight generation, the international trade development and the Eurasian civilization emergence is emphasized. The paper reveals special logistic characteristics of silk as the initial chain in the ancient trade as well as the distinctive characteristics of transportation mode and freight. The political stability plays a significant role in the risk reduction for the freight turnover and for functioning of the international transportation system in general. The endogenous and exogenous reasons for the Great Silk Road breakdown are related with the increasing trade deficit between the East and West, the import substitution policy accepted by the European countries and increasing protectionism in their external trade relations. Exploring the Great Silk Road downfall, the author concludes about the contemporary global supply chain disruption causes, emphasizing the negative impact of the economic and political influence. The US-China trade war destroys the international trade. The COVID-19 pandemic tends the business localization. Ecological threats provide new requirements to the freight flows. The “pull strategy”, practiced by the logistic companies is steadily replacing by the “push strategy”. Moreover, China has been reducing investments into the trans-Eurasian project. That kind of instability could lead to a deep transformation of the international transportation systems as well as the system of the international relations in general. Russia should consider those new realities carefully when scheduling its international division of labour strategy.

Keywords: Silk Road, freight flow, pathway trajectory, the trade disequilibrium, protectionism, disintegration

For citing: Boiko I. V. Eurasian Civilization in the Context of the Great Silk Road Logistics // Eurasian integration: economics, law, politics. 2021. No. 2. P. 40–48.

Современный мир вступил в эпоху глубоких цивилизационных изменений, которые затрагивают не только глобальную экономику и политику, но также мировую торговлю и связанные с ней международные грузоперевозки. Происходит разрушение многих взаимосвязей, сложившихся после Второй мировой войны, в том числе и глобальной цепи поставок, обеспечивавшей быструю, надежную, качественную и относительно недорогую доставку товаров в любую точку мира. Восстановится ли глобальная транспортная система после окончания пандемии, произойдет ли ее полный упадок или она будет существенным образом трансформирована — эти вопросы волнуют многих политиков и экономистов в разных странах мира. Именно поэтому исторический опыт международного сотрудничества и взаимовыгодного обмена, к которому относится и Евразийская цивилизация, сложившаяся в первом тысячелетии нашей эры, в силу своей последовательности, логики, системности и целостности требует переосмысления в контексте тех проблем, с которыми сталкивается современная цивилизация.

Методология исследования

«Великий шелковый путь как сквозной маршрут соединил все великие цивилизации Старого Света — Китай, Индию, Ближний и Средний Восток и Европу. Эта огромная система караванных путей просуществовала более полутора тысяч лет (со II в до н. э. до XV в. н. э.) — намного дольше, чем другие караванные пути. Организация торговли на дальние расстояния требовала создания для караванов особых

условий — перевалочных пунктов, специализированных базаров, режима стабильных денежных расчетов и защиты прав собственности купцов-чужеземцев. На обслуживание торговых караванов работали люди многих профессий — переводчики, менялы, погонщики верблюдов, охранники караванов, сборщики налогов и т. д.» [1, с. 18]. Многие отечественные и зарубежные исследователи внесли значительный вклад в изучение не только экономики и торговли, но и культурного обмена, существовавшего между народами в этот исторический период. Но опыт Великого шелкового пути интересен и с точки зрения диалектических методов «единства исторического и логического» и «от простого к сложному» для понимания современных процессов, происходящих в международной логистике и в глобальной системе движения материальных потоков, или, иными словами, в «глобальной цепи поставок» (global supply chain).

Как известно, логистика — это наука об оптимизации материальных потоков и сопровождающих их услуг, в том числе транспортных. В допандемийный период вся система глобальных грузоперевозок формировалась в основном на принципах «вытягивающих цепей поставок» (pull supply chain) [14, р. 66], когда зарождение материального потока, его перемещение и прекращение существования определяет конечный потребитель и именно он является главным экономическим субъектом, первичным звеном в этой цепи. Однако современные кризисные процессы в мировой торговле и в международных грузоперевозках приведут, скорее всего, к переосмыслению стратегии «вытягивающих цепей поставок» в направлении большего внимания к планированию поставок, к натурально-вещественному составу прямых и реверсивных материальных потоков, к новым методам в определении поставщиков товаров и выбору траектории [11] движения материальных потоков. Кроме того, на всю систему международных грузопотоков, как и в древние времена, оказывают влияние не только экономические и сугубо рыночные, но и политические факторы. И в этом смысле опыт Великого шелкового пути имеет большое современное гносеологическое значение.

Логистические особенности Великого шелкового пути

В эпоху Великого шелкового пути, в отличие от современности, зарождение материальных потоков, состоящих в основном из готовых товаров сельскохозяйственного и ремесленного происхождения, было тесно связано с пространственно-географическими особенностями и ресурсной спецификой конкретной страны или территории проживания конкретных народов. Иными словами, ресурсная идентичность территорий стран и народов Великого шелкового пути была главным фактором, определяющим интерес к обмену и оправдывающим увеличение протяженности транспортных путей для доставки все более разнообразных товаров. Чем больше народов вовлекалось в международный обмен, тем более разнообразным становилось натурально-вещественное содержание товарного обмена, тем активнее развивалась торговля, создавая условия для развития экономических, культурных, технологических и иных связей между странами и народами этой части мира.

На Запад с Востока шел фарфор, шелк, бумага, изделия из бронзы и нефрита, позже — порох и многие другие товары. Из стран Запада на Восток шли караваны с шерстью, стеклом, вином и другими, все более разнообразными товарами [8]. Особым товаром, определившим название эпохи, являлся шелк (шелковые ткани и шелк-сырец). Производство шелка представляло собой сочетание естественных природных условий, в которых обитал тутовый шелкопряд (Восточная Азия и северные территории Китая), и уникальной, достаточно древней технологии (в течение длительного времени державшейся в строжайшей тайне) по его переработке в шелковую нить и производству шелкового полотна. Более того, применение шелка было очень многогранным: от дорогих одежд до производства постельных принадлежностей, обеспечивавших высокую гигиену; от производства бумаги до использования шелка в качестве денежного эквивалента — валюты. Из шелка изготавливали струны для музыкальных инструментов, тетивы для луков, делали лески для рыбной ловли и использовали шелковую ткань для пошива одежды для воинов, поскольку шелковая нить является более прочной, чем стальная нить равного диаметра [4]. Но шелк обладал и еще одной важной особенностью при торговле на дальние расстояния — он был очень легким, но стоил очень дорого, то есть обладал высокой добавленной стоимостью [3]. Иными словами,

одновременно могли перевозиться значительные весовые объемы шелка, обеспечивавшие огромные прибыли для торговцев. В известном смысле шелк играл такую же роль для формирования Евразийской цивилизации, как паровой двигатель Уатта для создания Великой Британской империи.

Следует особенно отметить то обстоятельство, что Восток имел существенное торговое преимущество перед Западом. Как отмечает Л. А. Мамлева, «в товарообмене между Востоком и Западом товары шли в основном с Востока на Запад» [7]. И такая ситуация, благоприятная для развития восточных народов и, прежде всего, Китая, была связана не только с развитием ремесленного производства и появлением новых технологий, но и с благоприятными политическими условиями. В самом начале зарождения Великого шелкового пути, на рубеже прошлого и нынешнего тысячелетий в Китае правила династия Хань, просуществовавшая около 400 лет и создавшая политически стабильные и благоприятные условия для крупных долговременных экономических изменений. В этот исторический период было значительно усовершенствовано сельскохозяйственное производство, строились дамбы, выплавлялись изделия из железа и меди, производилась лакированная посуда, развивалось производство шелка, который стал вывозиться в Среднюю Азию и в Римскую империю. Рост объемов производимой продукции и увеличение ее разнообразия, в том числе за счет использования новых технологий, обусловил рост потребности в международном обмене. Успешная торговая экспансия на зарубежные рынки обеспечила стабильный рост положительного сальдо торгового баланса, что привело к притоку в Китай дополнительных денежных средств, капитала, обеспечившего дальнейшее развитие ремесленного производства, сельского хозяйства и торговли. Как отмечает Ю. В. Латов, «Западная Европа в торговле с Востоком всегда имела пассивный торговый баланс: покупая дорогие восточные товары, европейцы не могли предложить в обмен равного по качеству товара и были вынуждены платить золотом и серебром» [6, с. 130]. Иными словами, активная экспортная политика стала дополнительным фактором роста благосостояния за счет привлечения золота, олицетворявшего в то время могущество стран и народов мира. Но первичным было увеличение объемов производства качественных и разнообразных товаров. В основе этого разнообразия лежали, как мы уже отмечали выше, естественные, природно-географические особенности территорий различных регионов мира и используемые уникальные технологии.

Эти же особенности определили и основное транспортное средство, используемое для транспортировки товаров. Великий шелковый путь был караванным путем, по которому шли верблюды, и в силу их способности перемещаться по пустыням, выдерживать перепады температур, предчувствовать песчаные бури, находить источники пресной воды, а также перевозить значительную массу груза (предельная «грузоподъемность» каждого верблюда составляет около 400 кг) в те древние времена и в тех конкретных, ландшафтных условиях верблюды были незаменимым транспортным средством.

Особенно тщательно продумывалась и траектория движения каравана (маршрут), которая менялась под воздействием определенных обстоятельств. Не всегда маршрут формировался в направлении движения по наиболее благоприятной с точки зрения погодно-климатических и ландшафтных условий местности. Зачастую караван был вынужден идти по более сложной местности из-за угрозы набега кочевников, грабителей, создававших риски для груза и торговцев. Именно поэтому определение угроз и быстрое реагирование на них, даже с учетом принятия непростых логистических решений, являлось важным условием жизнеспособности Великого шелкового пути, а использование значительных по площади контролируемых территорий представляло несомненное преимущество при формировании «маршрута доставки» товаров. Именно поэтому наибольший расцвет данный торговый путь получил в эпоху существования Римской империи (на рубеже прошлого и нынешнего тысячелетий), во времена китайской империи Тан (когда китайцы поставили под свой контроль почти всю Среднюю Азию, до Самарканда и Бухары) [Там же, с. 128], во времена Монгольской империи (XIII в.) и в эпоху Тимуридов (XIV–XV вв.). Огромные территории, находившиеся под контролем сильных властителей, формировали вполне определенные (в том числе и в результате подкупа) стабильные условия для перемещения товаров и развития торговли, что значительно снижало сопутствующие риски. Более того, на пути перемещения караванов развивались и населенные пункты. «Огромные расстояния торговых маршрутов потребовали организации особых перевалочных пунктов — караван-сараев. Они являлись одновременно гостиницами и складскими

помещениями... Здесь можно было не только остановиться на отдых, но и продать или купить товар, узнать цены и последние новости. Торговые пути, благоустроенные, с множеством караван-сараев, устроенных через определенные расстояния, колодцами, охраняемыми пунктами в определенной мере служат показателем степени развития общества и государства как в социально-политическом, так и в экономическом отношении. Великий шелковый путь стал мощным стимулом развития городской цивилизации. Вдоль торговых путей расцветали древние и возникали новые города, выраставшие из торговых факторий, караван-сараев, ханских ставок» [12, с. 151]. Таким образом, перевалочные пункты на пути движения караванов становились не только местами отдыха торговцев, но крупными торговыми городами, ставшими центрами развития цивилизации. К таким городам можно отнести Самарканд (получивший развитие в эпоху Тамерлана), Каракорум в Центральной Монголии и многие другие.

В этих городах происходил не только обмен товарами, но и знаниями и технологиями. Как отмечают В. С. Савченко и Е. С. Смолина, «в качестве примера можно привести получившее широкое распространение производство шелка, который изначально изготавливали только в Китае, а затем стали изготавливать в восточном Туркменистане, Иране и Греции. Так же обстояло и с бумагой, которую сначала европейцы покупали, а с XIII века стали изготавливать сами. Китайцы, в свою очередь, благодаря Великому шелковому пути освоили такие сельскохозяйственные культуры, как фасоль, лук, огурцы, морковь и пр. Таким образом, в ходе караванной торговли Запад заимствовал промышленные новшества, а Восток — сельскохозяйственные, что свидетельствует о существовавшем в Средние века технологическом превосходстве Востока, частично сохранявшемся до XVIII–XIX веков» [10].

Следует особенно отметить то важное обстоятельство, что именно технологии определяют возможности расцвета цивилизаций. Как отмечал лауреат Нобелевской премии по экономике С. Кузнец, «основные достижения в развитии человеческого познания, на основе которых формируются источники долговременного и устойчивого роста, постепенно распространяющиеся на значительную часть мира, могут быть названы эпохальными инновациями. И меняющийся ход экономической истории, возможно, может быть разделен на экономические эпохи, каждая из которых связана с определенной «эпохальной инновацией». Каждая отдельно взятая эпохальная инновация генерирует особенный, по своим свойствам, экономический рост» [15]. Евразийская цивилизация не стала исключением из этого правила, ее расцвет был обусловлен не только торговлей, но и производством разнообразных товаров, изготавливаемых с использованием постоянно совершенствуемых технологий. Авторы исследования российского участка Великого шелкового пути дают список основных технологий, ставших предметом обмена между Востоком и Западом, классифицируя их по географическому принципу — с Востока на Запад: технологии разведения тутового шелкопряда и шелкоткачества; технологии изготовления бумаги; технологии изготовления и применения пороха; технологии изготовления фарфора; культура выращивания и употребления чая; технология изготовления лаковых изделий; технологии добычи и использования природных красителей; технологии изготовления хлопчатобумажных тканей; технологии производства парфюмерных изделий; технологии обработки древесины, кож, металлов, ковроделие, гончарное дело и др.; приемы выращивания и использования породистых лошадей и др. С Запада на Восток: виноградарство и виноделие; овощеводство и садоводство; технологии варки стекла и изготовления стеклянных изделий; технологии изготовления шерстяных, хлопчатобумажных и льняных тканей; технологии изготовления гобеленов; технологии производства и обработки металлов; технологии изготовления колесных экипажей; технологии изготовления оружия и военного снаряжения и др. [9]

Но, несмотря на бурное развитие новых технологий и ремесла, производства новых товаров и расширения торговли, к концу XV в. Великий шелковый путь подвергся глубоким разрушительным процессам, таким же, которым глобальная сеть поставок подвергается и сегодня.

Внутренние и внешние факторы, разрушившие Великий шелковый путь

Во все времена разрушение экономических и логистических систем происходит под влиянием как внутренних, так и внешних факторов.

К внутренним факторам, оказавшим влияние на жизнеспособность Великого шелкового пути (кстати говоря, просуществовавшего довольно длительное время — около 17 столетий), можно отнести серьезное влияние, которое оказало на развитие Китая нашествие монголов. Кроме того, Китай окончательно утратил свое основное «конкурентное преимущество» в экспорте — продаже шелка, производство которого освоили многие страны мира [6, с. 136]. Поэтому поставки шелка на западном направлении существенно сократились, что значительно ослабило экономику Китая и привело к усилению внутренних социально-экономических проблем [2]. Не исключено и то, что в Китай вместе с импортом «заморских» товаров и активным перемещением людей были завезены и различные болезни¹, что осложнило эпидемиологическую ситуацию в стране.

К внешним факторам следует отнести возрождение европейских стран, развитие технологий мореплавания, к примеру, строительство трех и четырехмачтовых судов в XV в. (что ввиду их вместительности позволяло совершать продолжительные плавания), развитие навигационных приборов и, к примеру, использование (с конца XV в.) астролэбии для определения широты местоположения корабля. Грузоподъемность морских судов намного превышала грузоподъемность верблюжьих караванов. Важным обстоятельством является и то, что морской путь с востока на запад был не только короче, но и намного безопаснее, поскольку пролегал вдали от ведущих междоусобные войны, нападающих на караваны, облагающих непомерной «таможенной данью» товары, чем сухопутный путь, пересекающий территории владения множества мелких ханств и кочевых племен [6, с. 130].

Происходили и изменения в торгово-экономической политике европейских стран. С XV в. большое распространение здесь принимают идеи меркантилизма, основным содержанием которых является увеличение притока / уменьшение оттока золота за пределы европейских стран² в результате увеличения положительного сальдо платежного (торгового) баланса страны. А это, в свою очередь, как считали меркантилисты, может быть достигнуто только в результате роста экспорта товаров и сокращения их импорта. Именно поэтому, к примеру, импортозамещение шелка, то есть собственное его производство в Европе и сокращение его импорта³ хорошо вписывалось в политику меркантилизма. Нельзя забывать и о начавшейся перестановке сил в борьбе за мировое лидерство, об экономическом возрождении Европы, достигшем пика с изобретением парового двигателя, и промышленной революции XVIII в.

Были и многие другие факторы, приведшие Великий шелковый путь в состояние глубокого упадка. Мы лишь обозначили только те, которые и сегодня оказывают воздействие на разрушение сложившейся после Второй мировой войны системы международной торговли, глобальных грузоперевозок и цепей поставок.

Современные процессы разрушения глобальной цепи поставок (вместо заключения)

Современный «шелковый путь» зачастую представляют как масштабный транспортный проект, в котором участвуют многие евразийские страны и, более того, даже конкурируют между собой. Россия также рассматривает участие в этом проекте как одну из основных стратегических задач экономического и геополитического значения, проявляя особенный интерес к транзиту китайских товаров через свою территорию. Как отмечают Ю. В. Косов и А. Д. Шматко, «...для России крайне важно встроиться в трансевразийские транспортные коридоры “Нового Шелкового пути”, упрочив тем самым свое положение как крупная транзитная страна. Россия должна стать полноценным “евразийским мостом” между странами Востока и Запада» [5, с. 38]. С позиции транспортной логистики такая постановка задачи, возможно, вполне оправдана. Но с позиции понимания логистики как оптимизации материальных потоков и с учетом всех факторов, оказывающих на них влияние в реалиях современного мира, а также основываясь на историческом опыте Великого шелкового пути, постановка стратегических задач, на наш взгляд, требует более глубокого осмысления. Потери, связанные с тактическими просчетами, не сопоставимы с потерями, связанными со стратегическими ошибками.

¹ Такой процесс обмена товарами и болезнями между различными континентами мира называют «колумбийский обмен».

² Основоположником идей меркантилизма является Англия. Значительное развитие эти идеи приобрели и в средневековой Франции.

³ Так, в эпоху Возрождения, к примеру, Лион стал шелковой столицей Европы.

Сегодня растущий дисбаланс в торговле между Востоком и Западом¹ и стремительная экспортная экспансия Китая приводят к усилению торговых противоречий не только между конфликтующими странами, но и оказывает разрушительное влияние на всю мировую торговлю. Одним из результатов является рост протекционизма в США и в странах Европы. Стремление многих стран мира защитить свои внутренние рынки и снизить глобальные риски для бизнеса усилилось под влиянием пандемии COVID-19, что также определило новый общемировой тренд — локализацию бизнес-процессов. Кроме того, следует отметить и то, что мировая экономика в допандемийный период уже демонстрировала явные признаки вхождения в глубокий циклический кризис, что оказало значительное влияние как на падение объемов экспорта, так и на падение темпов роста ВВП Китая, экономика которого имеет явно выраженный экспортоориентированный характер. Отчасти по этим причинам Китай уже начал существенное сокращение инвестиций в свой глобальный проект «Один пояс — один путь»: в 2020 г. они сократились на 54% по сравнению с 2019-м [13].

Становится очевидным и то, что существенным образом будет меняться и натурально-вещественный состав материальных потоков, перемещаемых между странами. Возможно, на смену нефти, углю и другим сырьевым товарам, преобладающим сегодня в грузопотоках и негативно воздействующим на экологию, придет новый «ключевой» товар — «шелк XXI в.» — экологически чистый, легкий в весовом отношении, но технологически сложный товар, обладающий высокой добавленной стоимостью. Вполне возможна и смена «вытягивающей» модели цепи поставок на модель «выталкивания» — повышения значимости формирования производственных, а не сбытовых цепей поставок с учетом растущей локализации и снижения рисков, возникающих при международных поставках. Технологическая модернизация производства, соответствие экологическим требованиям, высокая добавленная стоимость, синергетический эффект развития сопряженных производств и формирование новых цепей поставок — таковы глобальные тренды, которые будут, скорее всего, определять содержание материальных потоков в международной торговле в XXI в.

Существенное угнетающее влияние на мировую торговлю и, следовательно, на позиции Китая как главной торговой державы мира оказывает политизация торгово-экономических отношений между странами, то есть использование торговли в качестве инструмента политического давления. Международная торговля все чаще попадает под влияние санкций, торговых эмбарго, популистских дезинтеграционных решений наподобие Брекзита. На территориях бывшего пространства свободной торговли возникают таможенные барьеры, взимаются дополнительные сборы, что приводит к росту цен, падению доходов и нарастающей неуверенности в перспективах развития как у производителей товаров и услуг, так и у участников международной торговли и грузоперевозок. Как и более 500 лет назад, сегодня происходит трансформация глобальной экономической и логистической систем, складывавшихся на протяжении длительного периода времени после Второй мировой войны. Мир входит в эпоху глубоких перемен, и не исключено, что на смену США и Китаю придет другая страна, претендующая на мировое лидерство. Эти тренды необходимо учитывать и в России при формировании долговременной стратегии экономического развития и участия страны в международном разделении труда.

Литература

1. Воевода Е. В. По пути евразийских караванов: проблемы сотрудничества и межкультурной интеграции // Евразия на пути к многополярному миру: от противостояния геополитических систем к диалогу культурно-исторических обществ : материалы III Евразийского научного форума (1–3 июля 2010 г.) в 2 томах. Т. 1 / под ред. Б. М. Ягудина. Казань : “Intelpress+”, 2011. С. 16–22.
2. Всемирная история. Энциклопедия. Т. 4. (1958 г.). Сборник. Гл. XXVI. Китай в XVI–XVII вв. [Электронный ресурс]. URL: <http://historic.ru/books/item/f00/s00/z0000029/st026.shtml> (дата обращения: 10.02.2021).

¹ Понимая «Запад» в расширительной трактовке, то есть как развитые страны Европы и Америки.

3. Демиденко Ю. Прочнее стали, тоньше паутины... [Электронный ресурс] // Теория моды. 2012. № 25. URL: <http://www.intelros.ru/readroom/teoriya-mody/25-2012/17905-prochnee-stali-tonshe-pautiny.html> (дата обращения: 06.01.2021).
4. Китайский шелк: легенды, история и технология производства [Электронный ресурс]. URL: <https://anashina.com/proizvodstvo-shelka/> (дата обращения: 08.01.2021).
5. Косов Ю. В., Шматко А. Д. Исследование китайского проекта создания Экономического пояса Шелкового пути // Евразийская интеграция: экономика, право, политики. 2016. № 1.
6. Латов Ю.В. Великий шелковый путь — пролог мировой экономики и глобализации (к 2130-летию его «открытия») // Историко-экономические исследования. 2010. Т. 11. № 1.
7. Мамлева Л. А. Становление Великого шелкового пути в системе трансцивилизационного взаимодействия народов Евразии // Vita Antiqua. 1999. № 2. URL: <http://archaeology.kiev.ua/pub/mamleyeva.htm> (дата обращения: 12.01.2021).
8. Николаев Г. Великий шелковый путь [Электронный ресурс]. URL: <https://www.nkj.ru/archive/articles/9730/> (дата обращения: 08.01.2021).
9. Отчет по результатам исследования российского участка Великого шелкового пути [Электронный ресурс]. РУДН. С. 4–5. URL: <https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/2019-09/otchetigbitrudn1412.pdf> (дата обращения: 16.02.2021).
10. Савченко В. С., Смолина Е. С. Великий шелковый путь: история и экономика [Электронный ресурс] // Гуманитарные исследования. 2015. № 1. С. 125. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/velikiy-shelkovyy-put-istoriya-i-ekonomika/viewer> (дата обращения: 20.01.2021).
11. Филонов Н. Г., Дащинская С. К., Коваленко Л. В. Анализ структуры потоков полезных ресурсов в логистических системах [Электронный ресурс] // Проблемы современной экономики. 2007. № 4 (24). URL: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=1749> (дата обращения: 04.01.2021).
12. Экрем Калан. Средневековый Великий шелковый путь — как главный торговый путь, соединявший Восточную Европу и Азию // Turk Dunyasi Incelemeleri Dergisi. Journal of Turkish World Studies. 18/1 Yaz. Summer 2018.
13. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2020 [Электронный ресурс]. URL: <https://greenbri.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2020/> (дата обращения: 03.03.2021).
14. Gheorghe Minculete, Polixenia Olar. “Push” and “Pull” Systems in Supply Chain Management. Correlative Approaches in the Military Field Journal of Defense Resource Management [Электронный ресурс]. URL: http://journal.dresmara.ro/issues/volume7_issue2/18_minculete_olar_vol7_issue2.pdf (дата обращения: 04.01.2021).
15. Simon Kuznets. Modern Economic Growth: Findings and Reflections [Электронный ресурс]. Lecture to the Memory of Alfred Nobel. December 11, 1971. URL: <https://www.nobelprize.org/prizes/economic-sciences/1971/kuznets/lecture/> (дата обращения: 12.01.2021).

Об авторе:

Бойко Ирина Викторовна, профессор Северо-Западного института управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор экономических наук; boyko-iv@ganepa.ru

References

1. Voevoda E. V. Po puti evraziiskikh karavanov: problemy sotrudnichestva i mezhkul'turnoi integratsii // Evraziya na puti k mnogopolyarnomu miru: ot protivostoyaniya geopoliticheskikh sistem k dialogu kul'turno-istoricheskikh obshchestv : materialy III Evraziiskogo nauchnogo foruma (1–3 iyulya 2010 g.) v 2 tomakh. Т. 1 / pod red. B. M. Yagudina. Kazan' : "Intelpress+", 2011. S. 16–22. (In rus)
2. Vsemirnaya istoriya. Entsiklopediya. Т. 4. (1958 g.). Sbornik. Gl. XXVI. Kitai v XVI–XVII vv. [Elektronnyi resurs]. URL: <http://historic.ru/books/item/f00/s00/z0000029/st026.shtml> (data obrashcheniya: 10.02.2021). (In rus)

3. Demidenko Yu. Prochnee stali, ton'she pautiny... [Elektronnyi resurs] // Teoriya mody. 2012. № 25. URL: <http://www.intelros.ru/readroom/teoriya-mody/25-2012/17905-prochnee-stali-tonshe-pautiny.html> (data obrashcheniya: 06.01.2021). (In rus)
4. Kitaiskii shelk: legendy, istoriya i tekhnologiya proizvodstva [Elektronnyi resurs]. URL: <https://anashina.com/proizvodstvo-shelka/> (data obrashcheniya: 08.01.2021). (In rus)
5. Kosov Yu. V., Shmatko A. D. Issledovanie kitaiskogo proekta sozdaniya Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti // Evraziyskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politiki. 2016. № 1. (In rus)
6. Latov Yu. V. Velikii shelkovyi put' — prolog mirovoi ekonomiki i globalizatsii (k 2130-letiyu ego «otkrytiya») // Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya. 2010. T. 11. № 1. (In rus)
7. Mamleva L. A. Stanovlenie Velikogo shelkovogo puti v sisteme transtsvivilizatsionnogo vzaimodeistviya narodov Evrazii // Vita Antiqua. 1999. № 2. URL: <http://archaeology.kiev.ua/pub/mamleyeva.htm> (data obrashcheniya: 12.01.2021). (In rus)
8. Nikolaev G. Velikii shelkovyi put' [Elektronnyi resurs]. URL: <https://www.nkj.ru/archive/articles/9730/> (data obrashcheniya: 08.01.2021). (In rus)
9. Otchet po rezul'tatam issledovaniya rossiiskogo uchastka Velikogo shelkovogo puti [Elektronnyi resurs]. RUDN. S. 4–5. URL: <https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/2019-09/otchetigbitrudn1412.pdf> (data obrashcheniya: 16.02.2021). (In rus)
10. Savchenko V. S., Smolina E. S. Velikii shelkovyi put': istoriya i ekonomika [Elektronnyi resurs] // Gumanitarnye issledovaniya. 2015. № 1. S. 125. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/velikiy-shelkovyy-put-istoriya-i-ekonomika/viewer> (data obrashcheniya: 20.01.2021). (In rus)
11. Filonov N. G., Dashchinskaya S. K., Kovalenko L. V. Analiz struktury potokov poleznykh resursov v logisticheskikh sistemakh [Elektronnyi resurs] // Problemy sovremennoi ekonomiki. 2007. № 4 (24). URL: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=1749> (data obrashcheniya: 04.01.2021). (In rus)
12. Ekrem Kalan. Srednekovyi Velikii shelkovyi put' — kak glavnyi torgovyi put', soedinyavshii Vostochnuyu Evropu i Aziyu // Turk Dunyasi Incelemeleri Dergisi. Journal of Turkish World Studies. 18/1 Yaz. Summer 2018.
13. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2020 [Elektronnyi resurs]. URL: <https://green-bri.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2020/> (data obrashcheniya: 03.03.2021).
14. Gheorghe Minculete, Polixenia Olar. "Push" and "Pull" Systems in Supply Chain Management. Correlative Approaches in the Military Field Journal of Defense Resource Management [Elektronnyi resurs]. URL: http://journal.dresmara.ro/issues/volume7_issue2/18_minculete_olar_vol7_issue2.pdf (data obrashcheniya: 04.01.2021).
15. Simon Kuznets. Modern Economic Growth: Findings and Reflections [Elektronnyi resurs]. Lecture to the Memory of Alfred Nobel. December 11, 1971. URL: <https://www.nobelprize.org/prizes/economic-sciences/1971/kuznets/lecture/> (data obrashcheniya: 12.01.2021).

About the author:

Irina V. Boiko, Professor of North-West Institute of Management of Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation (Saint Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Economics); boyko-iv@ranepa.ru