

УДК 339.976

Л. В. Шкваря

***Инициатива «Один пояс, один путь»:
обзор концептуальных подходов и задачи
для России***

ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов»,
г. Москва, Российская Федерация
e-mail: destard@rambler.ru

Аннотация. В настоящее время многие страны мира, в том числе Российская Федерация, в той или иной форме и степени принимают участие в реализации китайской инициативы «Один пояс, один путь», анонсированной в 2013 г. Си Цзиньпином. На сегодня уже реализован ряд проектов в рамках этой инициативы. Однако автор обосновывает точку зрения о неоднозначности данной инициативы для стран-участниц в экономическом, финансовом, социальном и международном аспектах. Ряд стран уже столкнулись с существенными проблемами в рамках реализации данной инициативы. Непрозрачность правил и искажение рыночных принципов, отсутствие четкого и прозрачного процесса торгов и закупок, практикуемого китайской стороной, требует от Российской Федерации, втягивающейся в реализацию данной инициативы, активно исследовать и создавать механизмы (в том числе — международные, например, в рамках ЕАЭС), которые гарантируют отечественным субъектам хозяйствования нормальные деловые отношения и эффективность для национальной экономики во всех ее аспектах (финансовом, отраслевом, региональном), а также в социальной сфере, включая экологию. Для этого, по нашему мнению, важно усилить административный потенциал.

Ключевые слова: «Один пояс, один путь», Китай, Россия, международное сотрудничество, международные проекты, инвестиции и финансирование.

Введение

В условиях глобализации конкурентоспособность стран, устойчивость их экономического развития все в большей степени зависят от инновационного развития. Для Китая, желающего поддержать свое социально-экономическое развитие, совершенствовать структуру экономики, активизировать внешнеэкономическую деятельность, эта задача многократно актуализируется. Китай активно стремится к активному участию в глобальной экономической интеграции. Он добивается усиления своего сотрудничества со странами по всему миру, особенно с соседними центрально-азиатскими государствами и другими странами на Ближнем Востоке, в Африке и Европе. Китаю это важно для достижения более глубокого взаимодействия, взаимосвязи и беспроигрышных результатов.

В 2013 г. Си Цзиньпин объявил о новом амбициозном китайском проекте «Один пояс и один путь» (BRI), используя название «Шелковый путь» и позиционируя инициативу как часть китайской традиции [1]. Китай утверждает, что он восстановит «Шелковый путь» и улучшит связь между Азией, Европой и Африкой. Пекин продвигает «Один пояс и один путь» для создания огромной

глобальной торговой сети с новыми правилами, а также новой глобальной финансовой системы, глобальной инфраструктуры и систем связи и информационных технологий, в том числе — технологий массового наблюдения по всему миру [2]. В рамках этого проекта Китай занимается строительством (и финансированием строительства) инфраструктурных сетей, включая автомобильные, железные дороги, порты и трубопроводы, объектов в промышленности, в том числе добывающей, регулирует поставки сырья, прежде всего энергетического, и готовой продукции, формирует цепочки стоимости и ... наращивает долги стран-участниц Пекину.

Россия также является участником инициативы «Один пояс, один путь». Насколько выгоден этот проект России? В данной статье представлена попытка автора сформулировать ответ на этот вопрос на основе изучения имеющихся теоретических точек зрения и практики реализации проектов в рамках инициативы «Один пояс, один путь».

Материалы и методы

При написании данной статьи автор использовал преимущественно вторичные источники информации — различные исследования китайских, российских и зарубежных авторов, международных исследовательских структур, касающиеся инициативы «Один пояс, один путь». Также использован сравнительный анализ.

Интересно, что название инициативы — «Один пояс, один путь» — можно трактовать не только в узком смысле, транспортном, но и в широком — как формирование одного пути социально-экономического, системного развития стран, географически расположенных вдоль этого пути.

Таким образом, проблемы и перспективы развития российско-китайского инновационного сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс, один путь» актуализируются в настоящее время и требуют дополнительного научного исследования его направлений, возможностей, эффектов и результатов.

Результаты исследования

В Китае многие ученые всесторонне исследуют и анализируют инициативу «Один пояс, один путь» с момента ее объявления, т. е. с 2013 г. Эта инициатива вызвала широкий интерес в научном сообществе и исследуется в различных аспектах, в том числе — с точки зрения возможностей российско-китайского сотрудничества в различных направлениях инициативы «Один пояс, один путь».

Большинство китайских исследователей традиционно полагают, что инициатива «Один пояс, один путь» имеет множество преимуществ для Китая и других стран, заинтересованных в ее реализации в различных сферах, отраслях и географических регионах. Древний Шелковый путь стал синонимом цивилизационного моста, а независимая внешняя политика без конфликтов и конфронтации, без идеологической составляющей — это Новый Шелковый Путь.

Важнейшей составляющей инициативы «Один пояс, один путь» является инвестиционная. Китай инвестирует в инфраструктурные и другие проекты стран, принимающих участие в реализации данной инициативы.

Согласно сообщению на веб-сайте министерства торговли КНР, по данным за январь–февраль 2021 г., инвестиции Китая в страны вдоль «Пояса и пути» продолжают расти. В январе-феврале 2021 г. прямые иностранные нефинансовые инвестиции Китая в эти страны составили 99,38 млрд юаней (15,36 млрд долларов США), что ниже на 7,9% по сравнению с аналогичным периодом 2020 г. Оборот по внешним контрактам составил 118,01 млрд юаней (18,24 млрд долларов США), увеличившись на 9,3% по сравнению с аналогичным периодом 2020 г., а объем новых подписанных контрактов снизился на 7,8% — до 1,81 млрд юаней (30,63 млрд долларов США). В январе–феврале 2021 г. китайские предприятия заключили новые контракты на строительство объектов зарубежной инфраструктуры вдоль «Пояса и пути» на сумму более 25 млрд долларов США и завершили проектов на сумму более 15 млрд долларов США [3].

При этом основная часть китайских инвестиций предоставляется государственными структурами, а если инвесторы — частные предприятия, то Китай на государственном уровне поддерживает их всемерно.

Инициатива «Один пояс, один путь» ориентирована на развитие торговли. Целью этой инициативы выступает свободное перемещение товаров, а также факторов производства между странами вдоль «Пути». Другими словами, Китай, с одной стороны, сможет в больших объемах поставлять свои товары в страны-партнеры, а с другой — в больших количествах получать сырье из этих стран, наращивая свою внешнеторговую экспансию, увеличивая свою конкурентоспособность и подрывая производственные возможности стран-партнеров.

«Один пояс, один путь», с точки зрения китайских авторов, призван укрепить двустороннее российско-китайское сотрудничество во многих областях и поднять его на более высокий уровень в количественном и качественном аспектах [4].

В частности, важное значение имеет развитие торгово-экономического сотрудничества Китая и России, на которое негативное влияние оказала глобальная пандемия 2020 г. «Один пояс, один путь» будет способствовать активизации двусторонней торговли, в том числе — на региональном уровне, и, как результат — социально-экономическому развитию России, особенно ее восточных регионов, находящихся в настоящее время вне мирового рынка [5].

Многие авторы обращают свое внимание на широкие возможности сотрудничества России и Китая в рамках реализации инициативы «Один пояс, один путь» в транспортной сфере и создании транспортной инфраструктуры, что даст возможность обеим странам реализовать новые значительные проекты [6]. Прежде всего, Китай сможет бесперебойно и более быстро осуществлять доставку своих товаров во все больших объемах в Россию, Иран, Турцию, страны ЕС. Здесь также важно осуществлять сотрудничество в сфере таможенного регулирования, чтобы китайские товары не «зависали» на таможенных пунктах [7], а в ускоренном режиме перемещались к потребителям для улучшения финансовых показателей торговли.

Важнейшее значение «Один пояс, один путь» имеет для развития российско-китайского сотрудничества в сфере энергетики [8]. Китай весьма заинтересован в сотрудничестве с Россией, Казахстаном и другими странами в энергетической сфере, так как сфера эта весьма чувствительна для КНР. Покупая энергетические ресурсы по стабильно низким ценам у стран-партнеров, да еще осуществляя

инвестиции в соответствующие иностранные компании (проекты), Китай сможет снижать себестоимость своей готовой энергоемкой продукции и обеспечить рост конкурентоспособности на мировом рынке, экспортируя свои товары с высокой добавленной стоимостью во все больших объемах в те же государства, которые поставляют ему сырье, а также третьи страны.

Туризм — еще одна сфера интересов Китая и России в рамках реализации инициативы «Один пояс, один путь» [9]. Китайские туристы в России весьма многочисленны, как и возможности их приема. Этот туристический поток оказывает положительное влияние на рост взаимной торговли, экономики и ВВП.

Перспективные возможности, с точки зрения китайских авторов, открываются в рамках инициативы «Один пояс, один путь» для международного сотрудничества России и Китая с третьими странами, в том числе — богатыми природными ресурсами, как, например, Монголия, которая географически располагается как раз между Россией и Китаем и чье сотрудничество с двумя великими соседями может быть весьма плодотворным [10].

В рамках инициативы «Один пояс, один путь» существует и многогранная инновационная составляющая — от сотрудничества в сфере образования до создания новых перспективных инновационных проектов двустороннего взаимодействия. Китаю важно наращивать инновационную и цифровую составляющую своей экономики и наращивать трансфер соответствующих (стратегических) технологий из России, инвестировать не только в российские энергетические и другие сырьевые компании и нефте- и газопроводы, но и в инновационные структуры, наращивать сотрудничество между российскими и китайскими научными организациями, в том числе — в сфере сельского хозяйства, космоса и др.

В частности, взаимодействие с Россией в сельскохозяйственной сфере, как и в торговле сельскохозяйственной продукцией, весьма актуально для Китая [11] в силу ограниченности китайских сельскохозяйственных земель, с одной стороны, и необходимости решать продовольственную проблему и в целом обеспечивать продовольственную безопасность страны и ее населения в долгосрочном периоде.

Китайские авторы отмечают, что сотрудничество в этой сфере имеет значительный потенциал, еще не исчерпанный в полной мере. Степень интеграции сельскохозяйственной торговли Китая с Россией продолжает расти, значительно возрос ассортимент сельскохозяйственной продукции в торговле между странами. Однако в структуре торговли сельскохозяйственной продукцией преобладают средне- и низкокачественные первичные сельскохозяйственные продукты. Доля глубоко переработанной сельскохозяйственной продукции относительно невелика, а структура торговли сельскохозяйственной продукцией однообразна. На фоне инициативы «Один пояс и один путь» торговля сельскохозяйственной продукцией между Китаем и Россией будет углубляться, а торговое пространство расширяться, особенно для регионов Сибири и Дальнего Востока [12], что особенно важно в условиях трансформации китайского сельского хозяйства.

Однако российские исследователи не столь однозначны в оценке инициативы «Один пояс один путь». Некоторые видят в этой инициативе не только возможности, но и угрозы для России и ее экономики [13], отмечая структурные дисбалансы этой инициативы [14], рассматривают «Один пояс, один путь» как проект «нового колониализма» КНР [15], как стратегию «покорения

Евразии» [16], как путь Китая к мировому лидерству [17], и вообще задаются вопросом о том, нужен ли Российской Федерации «Один пояс, один путь» [18]. На этот вопрос, по нашему мнению, в настоящее время нет однозначного ответа...

Если рассмотреть западные воззрения на инициативу «Один пояс, один путь», то ситуация выглядит явно негативно.

Так, высказывается точка зрения, что инициатива «Один пояс, один путь» имеет целью установить «новый мировой порядок», в котором центральная роль отводится исключительно Китаю [19]. Очень многие западные авторы рассматривают «Один пояс, один путь» как угрозу существующему миропорядку, в том числе — в экономической сфере [20].

Немецкие исследователи обосновывают точку зрения, что «Одной из основных целей стратегии является вовлечение Китая в процесс создания стоимости в высокотехнологичном секторе, внедрение технологических стандартов в мир в среднесрочной перспективе и установление глобальных стандартов» [21]. Т.е., по сути, речь идет о стремлении Китая «переформатировать» глобальные правила и стандарты не только в сфере торговли и финансов, но и в технологической сфере, что, по мнению авторов, несет угрозу как минимум западным странам.

Интересна точка зрения о том, что Китай построил «Один пояс, один путь» не на прозрачных и понятных всем правилах, не на международных нормах и стандартах, а на *проектах*. Причем с каждой страной заключаются проекты фактически на индивидуальных условиях, предлагаемых и продвигаемых Китаем, что исключает трансперентность не только в реализации проектов и привлечении исполнителей, но и в возможностях участвовать в этих проектах для третьих стран [22].

Европейцы критиковали китайскую сторону за то, что европейские компании подвергались дискриминации в ходе открытого тендера на проект «Один пояс, один путь» в третьих странах, проведение которого, к тому же, не соответствовало европейским стандартам прозрачности, а также за попытки «разорвать ЕС».

Речь идет о том, что Китай ведет переговоры по инвестициям со странами Центральной и Восточной Европы в рамках механизма «16+1». Ключевой особенностью взаимодействия Китая со странами Центральной и Восточной Европы в рамках этого механизма остается разработка экспериментального и инновационного подхода, проявившегося в создании институционального механизма сотрудничества с конкретной группой из 16 стран. Таким образом, по мнению европейских исследователей, Китай дополняет свой экономический подход институциональным строительством и координацией политики, «отрывая» страны Центральной и Восточной Европы от ЕС и усиливая их зависимость от Китая [23]., как, например, это происходит с Черногорией. Зависимость Черногории от Китая уже велика.

Эксперты отмечают использование Китаем кредитования в качестве стратегического инструмента, что увеличивает долг этих стран, сотрудничающих с КНР в рамках инициативы «Один пояс, один путь» перед Китаем [24, 26]. Reuters сообщает, что анализ финансовых данных 11 южно-тихоокеанских островных государств показал, что кредитная программа Китая выросла с нуля до более чем 1,3 млрд долларов за 10 лет. Кредиты Китаю составляют более 60% от

общего внешнего долга Королевства Тонга и почти 1/2 внешнего долга Вануату. В долларовом выражении Папуа-Новая Гвинея имеет самый большой долг перед Китаем — почти 590 млн долларов, что составляет около 1/4 от общего внешнего долга.

Кроме того, в большинстве инфраструктурных проектов, реализуемых Китаем в рамках инициативы «Один пояс, один путь» с разными странами, есть одна оговорка: в случае возникновения споров применяется китайское законодательство, и споры решаются китайским арбитражным судом. Экономические проекты в рамках инициативы «Один пояс, один путь» были в конечном итоге реализованы исключительно на условиях, предложенных китайской стороной, в основном китайскими компаниями и с помощью исключительно или, как минимум, преимущественно, китайскими трудовыми ресурсами в соответствии с китайским законодательством. А Китай большое внимание уделяет дальнейшей разработке правового регулирования в сфере инвестиций для уменьшения инвестиционных рисков, стремясь сформировать набор превентивных мер, мониторинг в случае инцидента и механизмы возмещения потерь в сочетании с системным механизмом предотвращения риска.

Все эти обстоятельства заставляют страны мира подходить к сотрудничеству с Китаем по возможности более взвешенно. Но возникают и иные прецеденты. Так, в 2021 г. появилась информация о том, что Федеральное правительство Австралии отменило соглашение между штатом Виктория и правительством Китая, подписанное в рамках инициативы «Один пояс, один путь», вызвав сильное осуждение посольства Китая в Австралии [25].

Китайское посольство в Австралии сразу же опубликовало заявление, в котором говорится, что оно выражает сильное недовольство и решительное возражение против подхода австралийского правительства и обвиняет его в том, что оно не проявляет искренности в улучшении отношений между Китаем и Австралией, что неизбежно наносит дополнительный ущерб двусторонним отношениям и, несомненно, приведет к саморазрушению.

Выводы

Россия нуждается в скоординированном и взвешенном подходе к участию в китайской инициативе «Один пояс, один путь» для формирования равноправных возможностей, в том числе — административным путем. Для этого дополнительные возможности может обеспечить сильная координация позиций по данной инициативе и ее проектам между странами-партнерами по ЕАЭС и ШОС, стремление обеспечить реальную, а не декларируемую, взаимовыгодность, через поддерживающее законодательство, политику, правила и положения, надлежащую реализацию стратегии, прозрачную систему закупок, тщательный учет политических, финансовых, экологических и социальных факторов.

Литература

1. Шкваря Л. В., Юй Х. Исторические аспекты формирования «Великого шелкового пути» // Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право. 2019. № 6. С. 124–132.

2. Яу Тез Ян. Имидж «Одного пояса, одного пути»: Китай начинает борьбу с репутационным ущербом в Центральной Азии (Eurasianet, США). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://inosmi.ru/economic/20200121/246655535.html>
3. Министерство торговли КНР: инвестиции нашей страны вдоль «Пояса и пути» продолжают расти. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.ydylcn.com/zx/336835.shtml>
4. Хао Л. «Один пояс и один путь» в контексте стратегического сотрудничества России и Китая // *Мировая политика*. 2017. № 3. С. 82–91.
5. Су Ф. Российско-китайское региональное экономическое сотрудничество в рамках проекта «Один пояс, один путь» // *Научный журнал*. 2018. № 5 (28). С. 87–88.
6. Chen Q. Chinese and Russian transport corridors and the Belt and Road initiative: prospects of Sino-Russian cooperation. *R-Economy*. 2020. Vol. 6. No. 2. С. 100–110.
7. Лепя Т. П. Россия и Китай: таможенное и экономическое взаимодействие // *Известия Байкальского государственного университета*. 2017. Т. 27. № 1. С. 64–72.
8. Хэ Х., Тягунов М. Г. Инициатива «Один пояс, один путь» и китайско-российское энергетическое сотрудничество / В сборнике: *Advances in Science and Technology*. Сборник статей XXIV международной научно-практической конференции. 2019. С. 157–159.
9. Цзяньин Х. «Один пояс — один путь»: исследование сотрудничества в сфере туризма между Россией и Китаем в условиях трансграничья // *Журнал правовых и экономических исследований*. 2019. № 3. С. 206–209.
10. Ван Ф. Исследование пути сотрудничества Китая, РФ и Республики Монголия в рамках стратегии «Один пояс, один путь» // *Современная наука: актуальные проблемы теории и практики*. Серия: Экономика и право. 2019. № 3. С. 63–66.
11. Хуан Х. Исследование возможностей развития китайско-российского сельскохозяйственного сотрудничества в рамках программы «Один пояс, один путь» // *Казанский экономический вестник*. 2019. № 6 (44). С. 20–25.
12. Bu X., Dong S., Li F., Li Y. Agricultural trade pattern and potential in China and Russia. *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science* 190 (2018) 012046. Doi: 10.1088/1755-1315/190/1/012046
13. Бурдастова А. Д., Сизых Е. Ю. Участие России в инициативе «Один пояс, один путь»: возможности, угрозы, перспективы // *Global and Regional Research*. 2019. Т. 1. № 1. С. 166–170.
14. Степанов Н.С. Структурный дисбаланс китайской инициативы «Один пояс — один путь» // *Мир перемен*. 2019. № 3. С. 63–73.
15. Бабарико К.Б. Китайская инициатива «Один пояс, один путь» как новый вид колониализма // *Nauka.me*. 2018. № 5. С. 20.
16. Татарников А.А. Китайская инициатива «Один пояс, один путь» как стратегия экономического покорения Евразии // *Экономическая среда*. 2019. № 3 (29). С. 34–38.

17. Жильцов С. С. Инициатива «Один пояс — один путь»: движение Китая к мировому лидерству // Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир. 2019. № 4 (22). С. 196–202.
18. Меринова А. С. Нужен ли России «Один пояс, один путь»? // В сборнике: Политранспортные системы. Материалы X Международной научно-технической конференции. 2019. С. 56–58.
19. Ferdinand P. Westward ho — The China Dream and “One Belt, One Road”: Chinese Foreign Policy under Xi Jinping. *International Affairs*. 2016. No. 92. pp. 941–957.
20. Krukowska M. China’s One Belt, One Road Strategy and Its Implication for the Global World Order. *International Business and Global Economy*. 2016. No. 35. pp. 157–168.
21. Wolff P. China’s “Belt and Road” Initiative—Challenges and Opportunities. German Development Institute, Bonn, 2016.
22. Andrea A. J. (2014) The Silk Road in World History: A Review Essay. *Asian Review of World Histories*, 2, 105–127. <https://doi.org/10.12773/arwh.2014.2.1.105>
23. Vangeli, A. (2017) China’s Engagement with the Sixteen Countries of Central, East and Southeast Europe under the Belt and Road Initiative. *China & World Economy*, 25, pp. 101–124. <https://doi.org/10.1111/cwe.12216>
24. Gray K., Murphy C. N. Introduction: Rising Powers and the Future of Global Governance. *Third World Quarterly*. 2015. No. 34. pp. 183–193. <https://doi.org/10.1080/01436597.2013.775778>.
25. Westcott B., CNN Business. Australian government tears up Victoria's Belt and Road agreement with China, angering Beijing. [Internet Resource]. URL: <https://edition.cnn.com/2021/04/22/business/australia-china-belt-and-road-initiative-intl-hnk/index.html>
26. Das K. C. The Making of One Belt, One Road and Dilemmas in South Asia. *China Report*. 2017. No. 53. pp. 125–142. <https://doi.org/10.1177/0009445517696624>

L. V. Shkvarya | ***One Belt, One Road Initiative»: overview of conceptual approaches and challenges for Russia***

Peoples' friendship University of Russia (RUDN university),
Department of political economy, Moscow, Russian Federation
e-mail: destard@rambler.ru

Annotation. *Currently, many countries of the world, including the Russian Federation, are participating in one form or another in the implementation of the Chinese initiative “One Belt, One Road”, announced in 2013 by Xi Jinping. To date, a number of projects have already been implemented within the framework of this initiative. However, the author substantiates the point of view about the ambiguity of this initiative for the participating countries in economic, financial, social and international aspects. A number of countries have already faced significant challenges in implementing this initiative. The lack of transparency of the rules and distortion of market principles, the lack of a clear and transparent bidding and procurement process practiced by the*

Chinese side, requires the Russian Federation, which is involved in the implementation of this initiative, to actively explore and create mechanisms (including international ones, for example, within the framework of the EAEU) that guarantee normal business relations and efficiency for the national economy in all its aspects (financial, sectoral, regional), as well as in the social sphere, including the environment. To do this, in our opinion, it is important to strengthen the administrative capacity.

Key words: “One Belt, One Road”, China, Russia, international cooperation, international projects, investments and financing.

References

1. Shkvarja L. V., Juj H. Istoricheskie aspekty formirovanija “Velikogo shelkovogo puti”. Nauchnoe obozrenie. Serija 1: Jekonomika i pravo. 2019. No. 6. pp. 124–132. (in Russian).
2. Jau Tsz Jan. Imidzh “Odnogo pojasa, odnogo puti”: Kitaj nachinaet bor'bu s reputacionnym usherbom v Central'noj Azii (Eurasianet, SShA). [Internet resource]. URL: <https://inosmi.ru/economic/20200121/246655535.html> (in Russian).
3. Ministerstvo trgovli KNR: investicii nashej strany vdol' “Pojasa i puti” prodolzhat rasti. [Internet resource]. URL: <https://www.ydylcn.com/zx/336835.shtml> (in Russian).
4. Hao L. “Odin pojas i odin put” v kontekste strategicheskogo sotrudnichestva Rossii i Kitaja. Mirovaja politika. 2017. No. 3. pp. 82–91. (in Russian).
5. Su F. Rossijsko-kitajskoe regional'noe jekonomicheskoe sotrudnichestvo v ramkah proekta “Odin pojas, odin put”. Nauchnyj zhurnal. 2018. No. 5 (28). pp. 87–88. (in Russian).
6. Chen Q. Chinese and Russian transport corridors and the Belt and Road initiative: prospects of Sino-Russian cooperation. R-Economy. 2020. Vol. 6. No. 2. pp. 100–110. (in Russian).
7. Lepa T. P. Rossija i Kitaj: tamozennoe i jekonomicheskoe vzaimodejstvie. Izvestija Bajkal'skogo gosudarstvennogo universiteta. 2017. Vol. 27. No. 1. pp. 64–72. (in Russian).
8. Hje H., Tjagunov M. G. Inicijativa “Odin pojas, odin put” i kitajsko-rossijskoe jenergeticheskoe sotrudnichestvo. V sbornike: Advances in Science and Technology. Sbornik statej XXIV mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii. 2019. pp. 157–159. (in Russian).
9. Czjan'in H. “Odin pojas — odin put”: issledovanie sotrudnichestva v sfere turizma mezhdu Rossiej i Kitaem v uslovijah transgranich'ja. Zhurnal pravovyh i jekonomicheskijh issledovanij. 2019. No. 3. pp. 206–209. (in Russian).
10. Van F. Issledovanie puti sotrudnichestva Kitaja, RF i Respubliki Mongolija v ramkah strategii “Odin pojas, odin put”. Sovremennaja nauka: aktual'nye problemy teorii i praktiki. Serija: Jekonomika i pravo. 2019. No. 3. pp. 63–66. (in Russian).
11. Huan H. Issledovanie vozmozhnostej razvitija kitajsko-rossijskogo sel'skohozjajstvennogo sotrudnichestva v ramkah programmy “Odin pojas, odin put”. Kazanskij jekonomicheskij vestnik. 2019. No. 6 (44). pp. 20–25. (in Russian).
12. Bu X., Dong S., Li F., Li Y. Agricultural trade pattern and potential in China and Russia. IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 190 (2018) 012046. Doi: 10.1088/1755-1315/190/1/012046 (in Russian).

13. Burdastova A. D., Sizyh E. Ju. Uchastie Rossii v iniciative “Odin pojas, odin put”:
vozmozhnosti, ugrozy, perspektivy. Global and Regional Research. 2019. Vol. 1.
No. 1. pp. 166–170. (in Russian).
14. Stepanov N. S. Strukturnyj disbalans kitajskoj iniciativy “Odin pojas — odin put”.
Mir peremen. 2019. No. 3. pp. 63–73. (in Russian).
15. Babariko K.B. Kitajskaja iniciativa “Odin pojas, odin put” kak novyj vid
kolonializma. Nauka.me. 2018. No. 5. pp. 20. (in Russian).
16. Tatarnikov A. A. Kitajskaja iniciativa “Odin pojas, odin put” kak strategija
jekonomicheskogo pokorenija Evrazii. Jekonomicheskaja sreda. 2019. No. 3 (29).
pp. 34–38. (in Russian).
17. Zhil'cov S.S. Iniciativa «Odin pojas — odin put'»: dvizhenie Kitaja k mirovomu
liderstvu. Vestnik Diplomatichej akademii MID Rossii. Rossija i mir. 2019.
No. 4 (22). pp. 196–202. (in Russian).
18. Merinova A. S. Nuzhen li Rossii «Odin pojas, odin put'»? V sbornike:
Politransportnye sistemy. Materialy X Mezhdunarodnoj nauchno-tehnicheskij
konferencii. 2019. pp. 56–58. (in Russian).
19. Ferdinand P. Westward ho — The China Dream and “One Belt, One Road”:
Chinese Foreign Policy under Xi Jinping. International Affairs. 2016. No. 92.
pp. 941–957.
20. Krukowska M. China’s One Belt, One Road Strategy and Its Implication for the
Global World Order. International Business and Global Economy. 2016. No. 35.
pp. 157–168.
21. Wolff P. China’s “Belt and Road” Initiative—Challenges and Opportunities. German
Development Institute, Bonn, 2016.
22. Andrea A. J. (2014) The Silk Road in World History: A Review Essay. Asian
Review of World Histories, 2, 105–127. [https://doi.org/10.12773/
arwh.2014.2.1.105](https://doi.org/10.12773/arwh.2014.2.1.105)
23. Vangeli, A. (2017) China’s Engagement with the Sixteen Countries of Central, East
and Southeast Europe under the Belt and Road Initiative. China & World Economy,
25, pp. 101–124. <https://doi.org/10.1111/cwe.12216>
24. Gray K., Murphy C.N. Introduction: Rising Powers and the Future of Global
Governance. Third World Quarterly. 2015. No. 34. pp. 183–193.
<https://doi.org/10.1080/01436597.2013.775778>.
25. Westcott B., CNN Business. Australian government tears up Victoria's Belt and
Road agreement with China, angering Beijing. [Internet Resource]. URL:
[https://edition.cnn.com/2021/04/22/business/australia-china-belt-and-road-
initiative-intl-hnk/index.html](https://edition.cnn.com/2021/04/22/business/australia-china-belt-and-road-initiative-intl-hnk/index.html)
26. Das K. C. The Making of One Belt, One Road and Dilemmas in South Asia. China
Report. 2017. No. 53. pp. 125–142. <https://doi.org/10.1177/0009445517696624>

Поступила в редакцию 30.04.2021 г.