

# «ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ»: ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ

© 2019 А. БЕЛОВ

DOI: 10.31857/S032150750005159-6

Анализируется научная литература по тематике «Один пояс - один путь». Установлено, что большинство авторов позитивно воспринимает данные инициативы. Это указывает на положительный баланс открывающихся возможностей и возникающих проблем. Наиболее оптимистичны китайские ученые, ориентированные на экономику. Исследователи из других стран чаще всего рассматривают комплекс позитивных и негативных факторов, включающих экологические, географические, этнографические и др. аспекты.

Ключевые слова: «Один пояс - один путь», интеграция, Китай, Россия, Евразия

## BELT AND ROAD INITIATIVE: A LITERATURE REVIEW

Andrey V. BELOV, Dr.Sc. (Economics), Professor, Fukui Prefectural University, Japan; Chief Research Fellow, Saint-Petersburg State University, Russia (abelov@fpu.ac.jp)

In the dynamics of East Asia international tiers, the Pacific vector prevailed, until a series of recent setbacks shifted the attention to Eurasia. The most important milestone in this regard was the Belt and Road Initiative (BRI) announced by China in 2013. Scientific literature analysis shows that the issues of BRI are attracting growing attention in academia. The search of Econlit and Web of Sciences databases returns more than 500 hits on this topic. About 95% of the works are published in the period after 2016 in English. A semantic search in this pool of literature allows us to determine the following most common lines of research: the relationship between BRI and development, the economic aspects of the BRI's implementation, the role of government policies, and the issues of international trade, finances and labour migration. A qualitative and quantitative review shows that BRI is generally positively perceived in the academic community. The reason for this is considered to be that an appropriate balance of opportunities and risks is emerging in the method of implementing the initiated projects. Chinese scientists are mostly optimistic about BRI's prospects, while researchers from other countries tend to give a comprehensive assessment of both positive and negative factors. Economic consequences, as a rule, are evaluated positively, but ecological, geographical and ethnographic issues are considered growing problems. The analysis allows promising areas for future research to be defined regarding Russia's participation in Asian integration. Such areas include infrastructure provision in the framework of major regional development initiatives, factors relating to mobility of commodities, capital and labour in the vast Eurasian economic space, and the multilateral and bilateral collaboration within a large circle of interested countries.

Keywords: Belt and Road Initiative, integration, China, Russia, Eurasia

**Процессы глобализации в современном мире развиваются настолько неравномерно, что большинство крупных явлений вызывают ожесточенные дискуссии, политическое противостояние, социальный раскол. Достаточно вспомнить ситуацию вокруг Транстихоокеанского партнерства (ТТП), Трансатлантического инвестиционного партнерства (ТАИП), Брекзита и других событий.**

**Китайская же инициатива «Один пояс - один путь», несмотря на отдельные критические голоса, в целом, положительно воспринимается в мировом академическом сообществе. С чем это связано?**

Последовательно объявленные Китаем в 2013 г. инициативы создания Экономического пояса шелкового пути и Морского шелкового пути XX века («Один пояс - один путь», или «Инициатива Пояса и Пути» - ИПП\*) дают пример «консенсус-глобализации», или «глобализации без протестов».

БЕЛОВ Андрей Васильевич, доктор экономических наук, профессор Университета префектуры Фукуи, Япония; гл.н.с., Санкт-Петербургский государственный университет. РФ, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7-9 (abelov@fpu.ac.jp)

\* Это сокращение используется как перевод наиболее распространенного термина - *Belt and Road Initiative (BRI)* (прим. авт.).

## ГЛОБАЛИЗАЦИЯ БЕЗ ПРОТЕСТОВ

Главная причина, скорее всего, связана с всеобщим стремлением к региональной интеграции, которая является отличительной чертой современной эпохи глобальной нестабильности. Кризис Европейского Союза (ЕС) и элементы автаркизма в экономической политике США превратили Восточную Азию (ВА) в регион, привлекающий внимание всего мира устойчивой динамикой интеграционных процессов.

В расширении связей стран ВА за пределами региона долгое время преобладал тихоокеанский вектор, пока неудачи с АТЭС и ТТП не привели к сдвигу баланса в западном и южном направлениях. В этих условиях особое значение приобрела названная выше инициатива Китая. Гигантские масштабы и государственная поддержка, организационное оформление и механизмы финансирования, обширные планы и практические успехи – все это превратило ИПП в одну из главных перспектив развития интеграционных процессов восточноазиатских стран.

Быстрое расширение круга участников, реальные возможности улучшения инфраструктуры и заметное усиление позиций Китая на региональных рынках можно считать первыми количественными итогами ИПП.

Еще более важными представляются происходящие качественные изменения. За строительством китайских дорог и портов следуют грузы, компании и возможности производственного участия. Дело в том, что рост присутствия Китая в Восточной Азии сопровождается расширением нового типа международного разделения труда, основанного на осуществлении в разных странах не отдельных стадий создания продукта, а технологических фрагментов процесса производства. Соответственно, изменяются и производственные цепочки, и внешнеторговые потоки, и издержки включения в них новых участников.

В определенном смысле появляется основа для экспорта данной модели промышленного развития и международной интеграции. Многие развивающиеся страны оказываются вовлеченными в процесс «индустриализации по-китайски». В дополнение к перспективам создания современной инфраструктуры это становится важнейшим направлением их экономического прогресса.

И наконец, с точки зрения России, важность китайских инициатив усиливается существованием Евразийского экономического союза (ЕАЭС) как единственного успешного интеграционного образования на постсоветском пространстве, созданного при российской поддержке.

Очевидно, что ИПП несет для ЕАЭС как новые возможности (инфраструктура, расширение международных связей), так и сложные вызовы (усиление конкуренции, рост зависимости от Китая). Однако наиболее важным представляется другое.

На территории ЕАЭС и прилегающих стран Центральной Азии разворачивается конкуренция нескольких интеграционных группировок и инициатив. Наиболее заинтересованными и активными участниками являются ЕАЭС, ЕС и Китай, которые представляют три модели интеграции (постсоветскую, европейскую и восточноазиатскую с Китаем в качестве лидера).

Интересы Пекина очень многоплановы, но в качестве одного из главных элементов можно выделить создание путей для транзита в Европу. В этом случае встает вопрос о том, какой может быть оптимальная стратегия транзитных и промежуточных стран, включая Россию. Этот вопрос требует глубокого изучения, но уже сейчас можно с уверенностью заявить, что поиск путей взаимовыгодного сотрудничества с Китаем представляет собой важнейшую задачу российской политики на просторах Евразии.

В итоге, несмотря на очевидное присутствие в ИПП как открывающихся возможностей, так и трудных проблем, общий баланс выглядит положительным.

Задача этой статьи состоит в том, чтобы проверить данную научную гипотезу. С этой целью предпринят метаанализ соответствующих статей, содержащихся в базах данных *Econlit* и *Web of Science (WoS)* по тематике «Инициативы Пояса и Пути».

Методом исследования является изучение текстов публикаций и экспертная (авторская) их оценка по критерию преобладания упоминаний о возможностях (плюсах), или же о проблемах (минусах), связанных с осуществлением указанных инициатив.

В структуре работы после этого введения следует разбор публикаций об ИПП и обсуждение результатов метаанализа.

В заключение выделяются перспективные направления научной работы на тему об участии России в процессах евразийской и восточноазиатской интеграции.

## НАУЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА ОБ «ИНИЦИАТИВЕ ПОЯСА И ПУТИ»

За несколько лет после объявления ИПП в научных базах данных *Econlit* и *WoS* было зарегистрировано 506 соответствующих документов (дата

подведения итогового исследования - 16 августа 2018 г.; ключевые слова: *OBOR, belt+road+initiative; Econlit*: 61 документ, из них 54 журнальных статьи; *WoS* - 465 документов, из них 264 журнальных статьи). Более 95% источников опубликованы на английском языке в 2016-2018 гг.

Из этого массива для метаанализа отобрано 48 статей из 318 зарегистрированных по тематике *BRI*. Именно столько удалось загрузить из базы данных на основе удаленного доступа.

Тексты проанализированных статей разделены на три группы: 1) посвященные новым возможностям, открывающимся в связи с реализацией ИПП; 2) ориентированные на освещение возникающих проблем и рисков; 3) комплексные статьи, освещающие оба указанных аспекта с классификацией на подгруппы «скорее возможности», «скорее проблемы» и «неопределенный баланс».

Классификация текстов проводилась путем экспертной (авторской) оценки. Критериями отнесения статей в ту или иную группу являлись количественные преобладания упоминаний (как правило, более 90% текста), а также прямые заявления исследователей о своих позициях в текстах публикаций\*.

Перечислим основные выводы проведенного исследования.

**Первый результат** состоит в том, что, в целом, перспективы ИПП позитивно воспринимаются в международной научной литературе. О новых возможностях в связи с осуществлением выдвинутых инициатив говорится в 33 из 48 (69%) проанализированных статей. На неопределенный баланс плюсов и минусов указывают 9 (19%), а на проблемах явно сфокусированы лишь 6 (13%) исследований.

Среди возможностей, открываемых ИПП, ученые называют самые разнообразные явления. В области геополитики и геоэкономики чаще всего отмечаются: появление новой модели международного сотрудничества и глобального управления с широким представительством развивающихся стран [1]; стимулирование мирового экономического развития через инфраструктурные инвестиции [2]; рост присутствия Восточной Азии с Китаем в качестве лидера и необходимость изменения мирового порядка [5]; попытки избежать излишней конкуренции с США в Восточной Азии [8]; продвижение *RMB*\*\* как международной валюты [12] и др.

В качестве региональных аспектов исследователи называют: развитие нового типа региональной интеграции [3]; необходимость решения проблем региональной безопасности [13; 14; 17]; развитие экономик участвующих стран и регионов [18]; осуществление китайского «плана Маршалла» и китайской модели региональной интеграции [9]; доступ к европейскому рынку сбыта и получение новых технологий [16]; расширение связей мегаполисов в возникающей сети взаимодействия Азии и Европы [21] и т.д.

И, наконец, в состав внутрикитайских факторов включаются экономические мотивы и получение прибыли [22], необходимость реформирования экономики Китая и загрузки избыточных мощностей в инфраструктурных отраслях [23], вынос экологически грязных производств [24], развитие западных районов Китая [25] и даже личный стиль руководства Си Цзиньпина [7].

Наиболее часто упоминаемые проблемы можно разделить на две группы: 1) политические, институциональные и др.; 2) экономические.

Среди первой группы следует отметить опасения доминирования Китая и появления имперских черт в его внешней политике [8; 30]; сложность осуществления выдвинутых инициатив в условиях лидерства прозападных институтов развития [13]; непринятие китайской экономической модели и незнание сути китайских инициатив [3; 23; 26]; отсутствие условий для институциональных реформ, обычно выдвигаемых международными финансовыми институтами при осуществлении инфраструктурного строительства, что ведет к задержке институционального развития в странах-реципиентах [28]; риски с точки зрения безопасности, эпидемиологии, неконтролируемой миграции и т.п. [11; 19; 29]; опасения «захвата территорий» китайским бизнесом и трений с местным населением [22]; возможность трений с Россией и другими державами [9; 27]; сложности консервации экосистем и традиционных этноукладов [10; 24; 30; 31] и т.д.

Вторая (экономическая) группа содержит указания на следующие проблемы: недостаток финансирования и неблагоприятный инвестиционный климат в ряде стран-участников [15]; задолженность реципиентов и рост асимметрии в их отношениях с Китаем [16]; слабая кооперация местных инфраструктурных проектов, необходи-

\* Подробная информация о результатах исследования изложена в 5 крупноформатных таблицах, которые не приводятся в данной статье, но размещены на веб-сайте автора (<http://www.s.fpu.ac.jp/u-abcpage/inrussian/index-r.htm>) (прим. авт.).

\*\* *RMB* - это буквенное обозначение китайской национальной валюты, денежной единицы КНР. Оно расшифровывается как «народные деньги» (прим. ред.).

мых для привлечения внимания китайских партнеров [12]; экономические риски в области бизнеса [9]; сложности сопряжения с ЕАЭС и различия в интересах инфраструктурного развития с Россией [6]; недостаточный экономический потенциал для успешного и равноправного сотрудничества [32]; обеспечение устойчивости производства пищевых товаров в условиях резкого роста китайского спроса [33]; волатильность валют [34]; неэффективные инвестиции внутри Китая [25] и т.д.

Несмотря на присутствие проблем и отрицательных черт, даже чисто с количественной стороны они «находятся в меньшинстве». Характерный пример этого дает некоторое сокращение рабочих мест в ряде европейских отраслей при расширении торговли с Китаем, которое почти на 3 млн человек перекрывается расширением занятости в секторах, ориентированных на китайский импортный спрос [40]. В итоге, общая оценка ИПП является положительной, а упоминания о позитивных эффектах явно преобладают.

По-видимому, среди научного сообщества складывается мнение о превалировании открывающихся возможностей над неизбежными проблемами, встающими в связи с реализацией китайских проектов. Именно поэтому ИПП не вызывает таких ожесточенных споров, как ТТП, ТАИП, Брекзит или другие глобальные инициативы [20, р. 206]. Все это позволяет заявить, что выдвинутая нами гипотеза о положительном балансе плюсов и минусов ИПП получает подтверждение в ходе проведенного метаанализа релевантных научных публикаций.

**Второй результат** исследования связан с аффилиацией авторов и тематикой статей. Ученые, аффилированные с китайскими организациями (далее - китайские ученые), чаще других концентрируются на возможностях (18 из 21 статьи, или 86%) и значительно реже - на проблемах ИПП. В частности, в группах однозначно пессимистических статей авторов из Китая нет вообще, и лишь в трех написанных ими работах (14%) содержатся указания на неопределенный баланс положительных и отрицательных моментов.

Напротив, представители других стран дают оба типа оценок, хотя позитивные, как правило, количественно и качественно преобладают. Среди причин оптимизма китайских авторов относительно ИПП можно отметить их заинтересованность экономическими аспектами: торговлей, инвестициями, инфраструктурным строительством и т.п. По-видимому, именно в данных сферах перспективы ИПП выглядят наиболее привлекательно. По крайней мере, 18 из 22

(82%) статей, безусловно, поддерживающих ИПП, посвящены исследованию экономических вопросов.

Европейские и американские авторы чаще пишут на политические, экологические, культурные и другие темы. В этих областях международное сотрудничество участников ИПП только начинается. Неудивительно, что исследования часто приводят к заключениям о сложном балансе плюсов и минусов: из 15 «негативных» и «неопределенных» статей 12 (80%) относятся к неэкономической тематике.

Большое (но не преобладающее) число негативных оценок американских, европейских и других авторов может быть связано также и с тем, что многие из них анализируют не собственно ИПП, а китайскую политику, в целом [23, р. 155]. В этом смысле можно говорить о различных подходах к анализу данных инициатив, когда китайские авторы преимущественно используют среднесрочный и «экономический» [2; 23], а другие авторы делают упор на долгосрочный и «стратегический» аспекты [4; 6].

Соответственно, для китайских авторов ИПП зачастую выступает как экономический проект [33; 34], в то время как исследователи других стран преимущественно рассматривают ИПП как стратегию глобализации и региональной интеграции стран ВА с Китаем в качестве лидера [7; 9].

По-видимому, в данном случае мы сталкиваемся с классическим проявлением асимметричности информации, которая вытекает из недостаточно полного представления о сути ИПП и требует систематических и всесторонних усилий по ее ликвидации [3].

Решить эту проблему совсем непросто, поскольку ИПП представляет собой именно инициативу, а не конкретный план [11]. Соответственно, в рамках ИПП одновременно осуществляется множество проектов, число их постоянно расширяется, что усложняет задачи и увеличивает издержки заинтересованных сторон по сбору и анализу соответствующей информации.

**Третий результат** проведенного исследования показывает, что большинство некитайских авторов положительно оценивают перспективы ИПП. В «оптимистическую» группу попадает 15 статей (31% от общего числа), в то время как пессимистический настрой превалирует в 4 (8%) публикациях, а еще 6 работ (13%) не содержат определенного вывода. Среди некитайских ученых наибольшей популярностью пользуются неэкономические темы (политические, экологические, этнографические и др.), раскрываемые на основе качественного подхода.

## РОССИЙСКАЯ РЕАКЦИЯ

Анализ страновой принадлежности авторов содержит еще один важный блок информации. Судя по всему, наиболее пессимистично по отношению к ИПП настроены *российские ученые*. На основе общей выборки был проанализирован ряд опубликованных в российских СМИ статей, что позволяет сделать следующие заключения. В одних из них делается упор на новые возможности ИПП для транспортной системы российского Дальнего Востока [35] (позитивная оценка). В других указывается на экологические последствия инфраструктурного строительства в Средней Азии [24] (негативная оценка). В третьих говорится о том, что на определенных условиях Россия может быть заинтересована в китайских проектах. Среди таких условий чаще всего называются развитие интеграции ЕАЭС и появление выгодных для России транспортных маршрутов [6] (неопределенная оценка).

В итоге, по общему балансу, в сравнении с авторами других стран, россияне проявляют наибольшую сдержанность. Интуитивно такая позиция вполне понятна. Очевидно, что Россия имеет национальные интересы в континентальной зоне ИПП, лидирует в успешно работающей экономической группировке постсоветских стран (ЕАЭС) и развивает евразийскую инфраструктуру на основе собственных приоритетов.

Соответственно, «сопряжение» российских планов с ИПП выглядит реальным и выгодным только в определенных рамках, которые пока определены лишь в самом общем виде [6, pp. 66-68]. Именно поэтому возможность столкновения интересов России и Китая выделяется как одна из сложных проблем реализации ИПП [9, p. 954].

По данным *eLIBRARY.RU*, в анализируемых нами журналах *WoS/Scopus*, начиная с 2013 г., по указанной тематике на русском языке опубликовано 8 работ, тексты которых прошли исследование по описанным выше параметрам. Оказалось, что все публикации можно отнести в одну и ту же группу с неопределенным или, скорее, с условным балансом плюсов и минусов. Российские авторы приводят стандартные перечни возможностей и проблем (перечислены выше), а после этого говорят об условиях получения Россией положительного эффекта от участия в реализации ИПП.

Таковыми условиями, в частности, считаются поиск баланса интересов с Китаем [36, с. 30], объединение усилий действующих в регионе интеграционных объединений [37, с. 49], развитие ЕАЭС [38, с. 22] и т.п. Полное неприятие и, напротив, безоговорочная поддержка инициатив Китая назы-

вается контрпродуктивной [39, с. 40], а дальнейшие шаги сотрудничества ставятся в зависимость от выполнения конкретных требований и достижения определенных целей.

Такой «условно-нейтральный» подход кажется достаточно обоснованным с учетом широких интересов России в евразийском регионе. По крайней мере, подобная позиция выглядит как определенные изменения по сравнению с ситуацией 2013-2014 гг., когда в русскоязычных публикациях чаще, чем сегодня, встречались резкие заявления о явной антироссийской направленности китайских инициатив [6, p. 63].

## РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА И БУДУЩИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Проведенный анализ позволяет ответить на вопрос, сформулированный в начале этой статьи: почему «Инициатива Пояса и Пути», в целом, положительно оценивается в мировом академическом сообществе?

Вполне вероятно, что причина связана с преобладанием открывающихся возможностей над возникающими проблемами. Особенно явно данное преимущество проявляется в экономической области, где создание инфраструктуры, расширение торговли, увеличение инвестиций ведут к получению очевидных и хорошо предсказуемых эконометрических моделей эффектов. Именно такие исследования наиболее популярны среди китайских специалистов. Неудивительно, что большинство из них оптимистично оценивают перспективы ИПП.

Разумеется, в ходе реализации крупных проектов, подобных ИПП, появляется немало сложностей и рисков, которые привлекают не меньше внимания, чем возможности и выгоды. Тем не менее, судя по результатам проведенного метаисследования, большинство авторов склоняются к положительным выводам. С определенными оговорками это можно отнести и к работам российских авторов, в которых на смену эмоциональным оценкам приходит прагматичное сопоставление плюсов и минусов, исходя из собственных интересов России в евразийском регионе.

Изучение имеющейся литературы, при всей его важности, является лишь первым шагом научного исследования. Однако материалы метаанализа создают основу для определения перспективных направлений будущей научной работы на заявленную тему.

По нашему мнению, к ним относятся:

- во-первых, поиск оптимальной стратегии развития транспортной, энергетической и информа-

ционной инфраструктуры для транзитной страны с ресурсно-ориентированной экономикой в условиях одновременной реализации нескольких конкурирующих инициатив (многочисленные проекты Китая, России, ЕС, США, Турции в рамках ИПП и ЕАЭС при содействии ЕАБР, АБР, ЕБРР и других финансовых институтов);

- во-вторых, изучение и описание складывающихся вокруг Китая производственных цепочек с целью обеспечить эпизодическое включение в них отдельных российских компаний производственного сектора;

- в-третьих, исследование перспектив российских провайдеров строительных, транспортных, эксплуатационных, финансовых, посреднических и др. видов услуг, которые будут востребованы в ходе расширения регионального взаимодействия;

- в-четвертых, исследования перспектив снижения барьеров на товарных, капитальных и трудовых рынках (анализ торговли, инвестиций и миграции в евразийской зоне);

- в-пятых, изучение возможностей и состояния многостороннего и двустороннего взаимодействия в широких рамках евразийского региона (в пределах ЕАЭС, в границах «большой Евразии», а также с отдельными, важными для России странами-партнерами).

Именно эти ключевые слова: энергетическая инфраструктура, производственные цепочки, востребованные услуги, факторные рынки и перспективные связи - описывают наиболее важные направления будущей научной работы на тему включения России в расширяющиеся процессы евразийской интеграции.

### Список литературы / References

1. Zhang F. 2015. China as a Global Force // *Asia & the Pacific Policy Studies*. Vol. 3. № 1. Pp. 120-128.
2. Chi L. 2015. China's Silk Road Strategy // *The International Economy*. Vol. 29. № 4. Pp. 54-75.
3. Chen J., Jimenez-Tovar S. 2017. China in Central Asia Local Perceptions from Future Elites // *China Quarterly of International Strategic Studies*. Vol. 3. № 3. Pp. 429-445.
4. Callahan W. 2016. China's «Asia Dream»: The Belt Road Initiative and the new regional order // *Asian Journal of Comparative Politics*. Vol. 1. № 3. Pp. 226-243.
5. Jin B. 2017. Economic Globalization 3.0 and the Concept of Interconnection under the Belt and Road Initiative // *China Economist*. Vol. 12. № 2. Pp. 2-20.
6. Timofeev I., Lissovnikov Y., Filippova L. 2017. Russia's Vision of the Belt and Road Initiative: From the Rivalry of the Great Powers to Forging a New Cooperation Model in Eurasia // *China & World Economy*. Vol. 25. № 5. Pp. 62-77.
7. Baviera A. 2016. China's Strategic Foreign Initiatives Under Xi Jinping: An ASEAN Perspective // *China Quarterly of International Strategic Studies*. Vol. 2. № 1. Pp. 57-79.
8. Cha C. 2017. China's Westward March: Strategic Views of One Belt, One Road // *The Korean Journal of International Studies*. Vol. 15. № 3. Pp. 483-500.
9. Ferdinand P. 2016. Westward ho-the China dream and «one belt, one road»: Chinese foreign policy under Xi Jinping // *International Affairs*. Vol. 92. № 4. Pp. 941-955.
10. Dellios R. 2017. Silk Roads of the Twenty-first Century: The Cultural Dimension // *Asia & The Pacific Policy Studies*. Vol. 4. № 2. Pp. 225-236.
11. Nordin A., Weissmann M. 2018. Will Trump make China great again? The belt and road initiative and international order // *International Affairs*. Vol. 94. № 2. Pp. 231-248.
12. Nezerenko O., Koppel O. 2017. The Baltic Sea Macro-Regional Transport Cluster as an Element of the Silk Road Economic Belt // *Croatian International Relations Review*. Vol. 23. № 78. Pp. 77-95.
13. Kaplan Y. 2017. China's OBOR as a Geo-Functional Institutional Project // *Baltic Journal of European Studies*. Vol. 7. № 1. Pp. 7-23.
14. Zhang F., Yu M., Jiantuo J., Jin Y. 2017. The Effect of RMB Internationalization on Belt and Road Initiative: Evidence from Bilateral Swap Agreements // *Emerging Markets Finance and Trade*. Vol. 53. № 12. Pp. 2845-2857.
15. Lovina H., Gong J., Hua C. 2017. Review of «The Chinese Belt and Road Initiative»: Indonesia-China Cooperation and Future Opportunities for Indonesia's Port Cities Development // *Journal of Regional and City Planning*. Vol. 28. № 3. Pp. 161-177.
16. Pencea S. 2017. Rumania and China Trade and Investment Relations Against the Backdrop of «One Belt, One Road» Strategy // *Romanian Economic and Business Review*. Vol. 12. № 2. Pp. 17-28.
17. Fallon T. 2015. The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia // *American Foreign Policy Interests*. Vol. 37. № 3. Pp. 140-147.
18. Khetran M., Saeed M. 2017. The CPEC and China-Pakistan Relations A Case Study on Balochistan // *China Quarterly of International Strategic Studies*. Vol. 3. № 3. Pp. 447-461.
19. Hu R., Liu R., Hu N. 2017. China's Belt and Road Initiative from a global health perspective // *The Lancet*. Vol. 5. № 3. Pp. 12-15.
20. Li Y., Scherer H. 2017. Trade and the New Silk Road: opportunities, challenges, and solutions // *Journal of Chinese Economic and Business Studies*. Vol. 15. № 3. Pp. 205-213.
21. Summers T. 2016. China's «New Silk Roads»: sub-national regions and networks of global political economy // *Third World Quarterly*. Vol. 37. Pp. 1628-1643.
22. Hofman I. 2016. Politics or Profits along the «Silk Road»: What Drives Chinese Farms in Tajikistan and Helps Them Thrive? // *Eurasian Geography and Economics*. Vol. 57. № 3. Pp. 457-481.

23. Ma J. 2017. The Challenge of Different Perceptions on the Belt and Road Initiative // *Croatian International Relations Review*. Vol. 23. № 78. Pp. 149-168.
24. Tracy E., Shvarts E., Simonov E., Babenko M. 2017. China's new Eurasian ambitions: the environmental risks of the Silk Road Economic Belt // *Eurasian Geography and Economics*. Vol. 58. № 1. Pp. 56-88.
25. Gibson J., Li C. 2018. The «Belt and Road Initiative» and comparative regional productivity in China // *Asia&Pacific Policy Studies*. Vol. 5. № 2. Pp. 168-181.
26. Musabelliu M. 2017. China's Belt and Road Initiative Extension to Central and Eastern European Countries - Sixteen Nations, Five Summits, Many Challenges // *Croatian International Relations Review*. Vol. 23. № 78. Pp. 57-76.
27. Le Corre P., Pollack J. 2017. China's Rise: What about a Transatlantic Dialog? // *Asia Europe Journal*. Vol. 15. № 2. Pp. 147-60.
28. Shah A. 2017. How Does China-Pakistan Economic Corridor Show the Limitations of China's «One Belt, One Road» Model // *Asia & the Pacific Policy Studies*. Vol. 5. № 2. Pp. 378-385.
29. Liu H. 2017. The Security Challenges of the «One Belt, One Road» Initiative and China's Choices // *Croatian International Relations Review*. Vol. 23. № 78. Pp. 129-147.
30. Dellios R. 2017. Silk Roads of the Twenty-first Century: The Cultural Dimension // *Asia&The Pacific Policy Studies*. Vol. 4. № 2. Pp. 225-236.
31. Foggin M. 2018. Environmental Conservation in the Tibetan Plateau Region: Lessons for China's Belt and Road Initiative in the Mountains of Central Asia // *Land*. Vol. 7. № 52. Pp. 1-34.
32. Dimitrijevic D. 2017. Chinese Investments in Serbia-A Joint Pledge for the Future of the New Silk Road // *Baltic Journal of European Studies*. Vol. 7. № 1. Pp. 64-83.
33. Cui L., Zhang M., Wu K., Tseng M. 2018. Constructing a Hierarchical Agribusiness Framework in Chinese Belt and Road Initiatives under Uncertainty. *Sustainability*. Vol. 10. № 1. Pp. 1-17.
34. Liu H., Tang Y., Chen X., Poznanska J. 2017. The Determinants of Chinese Outward FDI in Countries along «One Belt, One Road» // *Emerging Markets Finance & Trade*. Vol. 53. Pp. 1374-1387.
35. Bardal' A. 2017. New Silk Road Opportunities and Threats for the Transport System of Russia's Far East // *Problems of Economic Transition*. Vol. 60. № 1-3. Pp. 65-76.
36. Чубаров И.Г., Калашников Д.Б. 2018. «Один пояс - один путь»: глобализация по-китайски // *МЭиМО*. № 1. С. 25-33. (Chubarov I.G., Kalashnikov D.B. 2018. Belt and Road Initiative: Globalization Chinese Way? // *World Economy and International Relations /further - WE&IR/*. № 1) (In Russ.)
37. Шлапеко Е.А., Степанова С.В. 2018. Великий шелковый путь и евразийская интеграция // *МЭиМО*. № 1. С. 43-52. (Shlapenko E.A., Stepanova S.V. 2018. Great Silk Road and Eurasian Integration // *WE&IR*. № 1) (In Russ.)
38. Дынкин А.А., Телегина Е.А., Халова Г.О. 2018. Роль Евразийского экономического союза в формировании большой Евразии // *МЭиМО*. № 1. С. 5-24. (Dynkin A.A., Telegina E.A., Khalova G.O. 2018. The role of the Eurasian integration in the formation of great Eurasia // *WE&IR*. № 1) (In Russ.)
39. Глазырина И.П. 2018. Экономический пояс шелкового пути: экологические аспекты // *МЭиМО*. № 1. С. 34-42. (Glazyrina I.P. 2018. Silk road economic belt: ecological considerations // *WE&IR*. № 1) (In Russ.)
40. Malmstrom C. 2016. The EU and China: Trade and Investment in the Global Economy. European Commission - [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2016/february/tradoc\\_154322.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2016/february/tradoc_154322.pdf) (accessed 16.08.2018); cited in Li Y., Schmerer H. 2017. Trade and the New Silk Road: opportunities, challenges, and solutions // *Journal of Chinese Economic and Business Studies*. Vol. 15. № 3. P. 206.