



© Н. С. Розов

DOI: [10.15293/2226-3365.1801.11](https://doi.org/10.15293/2226-3365.1801.11)

УДК 911.3:32

КИТАЙСКИЙ ПРОЕКТ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ» В КОНТЕКСТЕ ПАРАДИГМ ИСТОРИЧЕСКОЙ МАКРОСОЦИОЛОГИИ*

Н. С. Розов (Новосибирск, Россия)

Проблема и цель. Возможности и следствия заявленного Китаем проекта «Один пояс – один путь» являются крайне неопределенными. Целесообразно рассмотреть проект через призму наиболее релевантных макросоциологических парадигм.

Методология. Идея китайского проекта и сведения о начале его реализации сопоставляются с основными понятиями, моделями, схемами макросоциологических парадигм, позволяющих выявлять вероятные направления динамики и потенциальные локусы напряжений.

Результаты. Понятийные средства каждой парадигмы позволили указать на вероятные причины и локусы напряжений, конфликтов, к которым может привести реализация столь грандиозного проекта, несмотря на широко заявленные благие намерения. Для теоретического анализа использованы такие макросоциологические парадигмы, как реализм и идеализм в теории международных отношений, модель геополитических циклов в пространстве измерений «спрос на порядок/предложение порядка» (Дж. Модельски), базовые принципы геополитической динамики, в частности, факторы экспансии территориального контроля и чрезмерное расширение (Р. Коллинз), геополитическая концепция цивилизаций, трактующая механизмы и закономерности взаимодействия «твердых платформ» и «лимитрофов» (В. Цымбурский), миросистемный анализ (А. Г. Франк, И. Валлерстайн, Дж. Арриги, Кр. Чейз-Данн), факторы миграций и территориальная динамика.

Заключение. Выявленные напряжения могут стать факторами роста социальной нестабильности вплоть до социально-политических кризисов и революций. Здесь нет фатальности, но есть риски и необходимость отслеживать геополитические и геоэкономические сдвиги, миграционные и демографические процессы как следствия реализации проекта.

Ключевые слова: новый шелковый путь; Китай; транспортная интеграция Евразии; экономическая интеграция; транспортная интеграция; геополитика; геоэкономика; миросистемный анализ; международные отношения; политический реализм.

*Исследование выполнено при поддержке Министерства образования и науки РФ по Проекту «Повышение конкурентоспособности ведущих российских университетов среди ведущих мировых научно-образовательных центров (5-100)» в рамках комплексного плана исследований Центра анализа и прогнозирования интеграционных процессов современной Евразии ИФП НГУ в 2017 г.

Розов Николай Сергеевич – доктор философских наук, профессор, Институт философии и права Сибирского отделения Российской Академии наук, главный научный сотрудник, Лаборатория анализа и прогнозирования интеграционных процессов современной Евразии, Новосибирский государственный университет, ведущий научный сотрудник, кафедра международных отношений и регионоведения, Новосибирский государственный технический университет, профессор.

E-mail: nrozov@gmail.com



Постановка проблемы

Со времени начального заявления проекта (2013 г.), позже получившего название «Один пояс – один путь», прошло уже несколько лет. По-прежнему сохраняется высокая неопределенность в отношении его успеха, а также следствий для развития включенных в проект стран и всего крупнейшего мирового континента – Евразии. Это неопределенность обуславливают не только дефицит данных о финансовых, политических, экономических, технологических, силовых деталях планирования и организации отдельных этапов и компонентов проекта, но также отсутствие ясности в действительных интересах самого Китая, России, Индии, Турции, Ирана, Пакистана, других крупных государств Азии, а также Европейского союза и США. Проблематичны будущие ответы на вызовы проекта со стороны вовлеченных и не вовлеченных в него обществ с учетом множества областей конфликтов и напряженностей на континенте.

Несмотря на обилие научных (десятки) и публицистических работ (сотни) ход осуществления и перспективы проекта «Один пояс – один путь» остаются весьма неясными. Специалистами обсуждаются возможности и ограничения построения нового междуна-

ного порядка в Азии [1; 23], вероятные следствия реализации проекта, угрозы или перспективы включения в проект для крупных держав: Индии и соседних стран Южной Азии [3; 4; 6], Центральной Азии [21], Японии и Кореи [22], России¹ [15; 17], США [15]². Есть интересный анализ новых внешних стратегий Китая [16–18; 21], положения его финансовой системы [16], изменений в китайском морском праве в связи с масштабными транспортными проектами [27], ценностных сдвигов в публицистике и в сознании современных китайцев [12], меняющих представления о Китае в России [11], отношений этих стран, складывающихся в XXI в. [24]. Не менее значимыми для целей нашей работы являются общие исследования истории Евразии [9], геополитические³ [10; 14; 21–23] и геоэкономические модели [2; 10], системные представления об исторических процессах⁴ [6; 10], анализ демографических, миграционных закономерностей, их связи с социально-политическими напряжениями, в том числе, трансграничными [5; 8], риски, связанные с новыми потенциальными маршрутами для наркотрафика [25; 26]; наконец, методологические идеи и разработки в сфере социально-исторического познания⁵.

¹ Лузянин С. Г. КНР: внешнеполитический транзит. Обновление теории и практики // Полис. Политические исследования. – 2013. – Т. 6. – С. 97–107. URL: <http://www.politstudies.ru/article/4783>

² Bandow D. One Belt, One Road: Why Trump should get behind China's economic growth plan // National Interest. – 2017. – Vol. 12. URL: <http://nationalinterest.org/blog/the-skeptics/one-belt-one-road-why-trump-should-get-behind-chinas-21126?page=show>;

Khalilzad Z. The Case for Congagement with China // National Interest. – 2017. – July-August. URL: <http://nationalinterest.org/feature/the-case-congagement-china-21232?page=show>; Miller Ch. One Belt, One Road, One Bluff // American Interest. – 2017. –

May 23. URL: <https://www.the-american-interest.com/2017/05/23/one-belt-one-road-one-bluff>.

³ Коллинз Р. Макроистория. Очерки социологии большой длительности. – М.: УРСС, 2015. – 499 с.

⁴ Wallerstein I. World-systems analysis // Social Theory Today / Ed. by A. Giddens, J. H. Turner. – Stanford, California: Stanford University Press, 1988. – P. 309–325. URL: <http://mills-soc116.wdfiles.com/local-files/soc116:samplers-secondary-sources/Giddens%20Turner%20347-383.pdf>.

⁵ Little D. On the scope and limits of generalizations in the social sciences // Synthese. – 1993. – Vol. 97, Issue 2. – P. 183–207. URL: <https://link.springer.com/article/10.1007%2FBF01064114?LI=true>



Методология

Подход данной работы состоит в помещении проекта «Один пояс – один путь», сведений о релевантных аспектах развития современного Китая [18–21] и о самом проекте [1; 3; 7; 13; 21] в рамки, понятийные каркасы наиболее релевантных макросоциологических парадигм, представленных, в частности, в работах [2; 5; 7; 9; 10; 19], для широкого осмысления происходящего, указания на точки и параметры фокусирования внимания.

Результаты исследования

РЕАЛИЗМ И ИДЕАЛИЗМ В ТЕОРИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Долгая битва между реализмом и идеализмом в теории международных отношений, кажется, уже завершилась или, по крайней мере, близка к завершению. Почти не осталось представителей крайних, полярных позиций, кто полностью отрицал бы роль идей, ценностей, принципов, или роль экономических, геополитических, престижных интересов во взаимодействии и общении между государствами. Здравая синтетическая позиция состоит в том, что в каждой ситуации, в каждом взаимодействии потенциально фигурируют оба аспекта – идеалистические и реалистические, хотя доля и значение их разнятся в широких пределах [10; 14]. Поэтому идеализм и реализм здесь выступают не как отрицающие друг друга антагонистические взгляды, а как взаимодопол-

нительные точки зрения, позволяющие получить целостную, «стереоскопическую» картину происходящего.

Сам проект в речах китайского лидера Си Цзиньпина, посла в России Ли Хуэя, в официальных китайских документах, в том числе партийных, подается сугубо в идеалистическом ключе [1; 4; 14; 15]. Здесь фигурируют «путь взаимопонимания», «прекрасные далекие края, где царят счастье, спокойствие и гармония», «традиционные дружественные связи с соседями», «преимущества сотрудничества и устойчивого роста», «расширение пространства для развития», «политическое взаимодействие», «экономическая интеграция», «культурная толерантность», «пробуждение чувства общей судьбы» и т. д.⁶

Нет особых причин сомневаться в искренности добрых намерений зачинателей проекта «Один пояс – один путь». Также нет сомнений в том, что сам проект направлен прежде всего на экономическую, технологическую и культурную экспансию китайского могущества в Евразии [1; 3; 4; 6], что предполагает также новые возможности доставки грузов (логистика)⁷, расселения китайцев (демография) и распространения китайской военной силы (геополитика). Учтем также, что новые дороги, призванные возить товары и пассажиров, всегда облегчают и многократно удешевляют переброску войск. Те места, которые раньше были затрудненными для проникновения, становятся уязвимыми.

⁶ Академик Н. Моисеев и автор этих строк более 20 лет назад предлагали схожие проекты по связыванию Восточной и Юго-Восточной Азии с Западной Европой, но по территории России [20]. Следует признать, что не только смелее и масштабнее, но также гораздо солиднее обеспечен и в каком-то виде будет реализован, в отличие от упущенной Россией возможности.

⁷ «Фактически в концепцию Нового “шелкового пути” механически вложена задача, которую правители

страны пытаются решить на протяжении последних полутора сотен лет: обеспечить провинциям Хэйлунцзян и Цилинь, а также Внутренней Монголии выход к портам Японского моря. Закономерно, что власти этих приграничных с Россией территорий пытаются аккуратно внедрить идею о приграничном взаимодействии с РФ в грандиозный проект евразийской экономической интеграции “Один пояс – один путь”» [13, с. 74].



Это не означает роста одностороннего преимущества только Китая. Сквозные дороги, пересекающие континент, дают возможности распространения могущества каждой крупной державе. В проигрыше оказываются близкие к новым путям малые государства, которые раньше были защищены недоступностью. При этом окраинные этнические провинции с сепаратистскими настроениями могут получить новый импульс для своей борьбы, поскольку дороги дают новые возможности для внешней поддержки, в том числе, для поставок оружия.

Не следует закрывать глаза также на такой печальный аспект как наркотрафик. Центральная Азия, наряду с севером Южной Америки, является главным мировым регионом производства наркотиков, в том числе, тяжелых. Наивно было бы надеяться, что новыми транспортными возможностями не захотят воспользоваться международные подпольные синдикаты, производящие и перевозящие дорогое и смертоносное зелье [25; 26]. Устрожение контроля грузов всегда затратное, занимает много времени, что ставит под вопрос выгоды от высокоскоростного транспорта.

С учетом крайне жесткого неприятия распространения наркотиков со стороны Китая, следует ожидать политического и силового давления на те страны и территории, где наркотики производятся. Разовые акции в этой сфере бесполезны. Контроль могут обеспечить только силовые контингенты, расположенные в проблемной местности на постоянной основе, т. е. имеющие свои базы и систематическое снабжение. Понятно, что любые силы, введенные для одной цели, вполне могут использоваться для самых разных иных целей, что означает рост тревог и геополитических напряжений.

В конце концов, ключ к пониманию и разрешению проблем реалистской парадигмы лежит за ее пределами – в сфере принципов

международного сотрудничества. Много будет зависеть от способности наиболее крупных и сильных держав Евразии (прежде всего, Китая, России, Индии, Ирана, Турции, ЕС) установить порядок обсуждения и снятия напряжений и опасений, которые неизбежно будут возникать в процессе реализации проекта.

СПРОС НА ПОРЯДОК И ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПОРЯДКА

Эта остроумная модель, предложенная Дж. Модельски, позволяет структурировать динамику роста и упадка гегемоний, лидерства, связанных с ними систем безопасности [10].

Спрос на порядок остается низким при долгом мирном периоде, когда траты на безопасность (собственную обороноспособность или взносы в фонды защищающей коалиции, ее лидера) представляются излишними. Спрос на порядок растет при возобновлении конфликтов и войн, обычно ведет к росту *предложения порядка* – установления системы безопасности с лидерством или гегемонией сильнейшей державы. Рано или поздно эта система переживает *делегитимацию*, спрос на порядок падает, происходит *деконцентрация* силы, предложение сокращается, появляются новые *державы-претенденты* (challengers), провоцирующие новые конфликты и войны, после чего цикл повторяется (рис.).

Модель превосходно описывает циклы европейской политики с XVI по XIX вв., а также мировой политики с участием США в XX в. К геополитике Евразии данная схема до сих пор не применялась и не случайно. Главные события здесь всегда происходили в больших окраинных регионах Евразии: в Европе, на Ближнем и Среднем Востоке, на Дальнем Востоке и в Юго-Восточной Азии. Они же всегда были частью геополитической динамики с

участием великих европейских держав (включая Россию – СССР), а также США, Турции и Японии [9–11]. Грандиозный проект «Один пояс – один путь», призванный объединить транспортными, экономическими и культур-

ными связями великий континент, также неизбежно будет формировать единое геополитическое пространство Евразии. Значит, динамика спроса на порядок и предложения порядка будет уже не только региональной, но и панъевразийской.

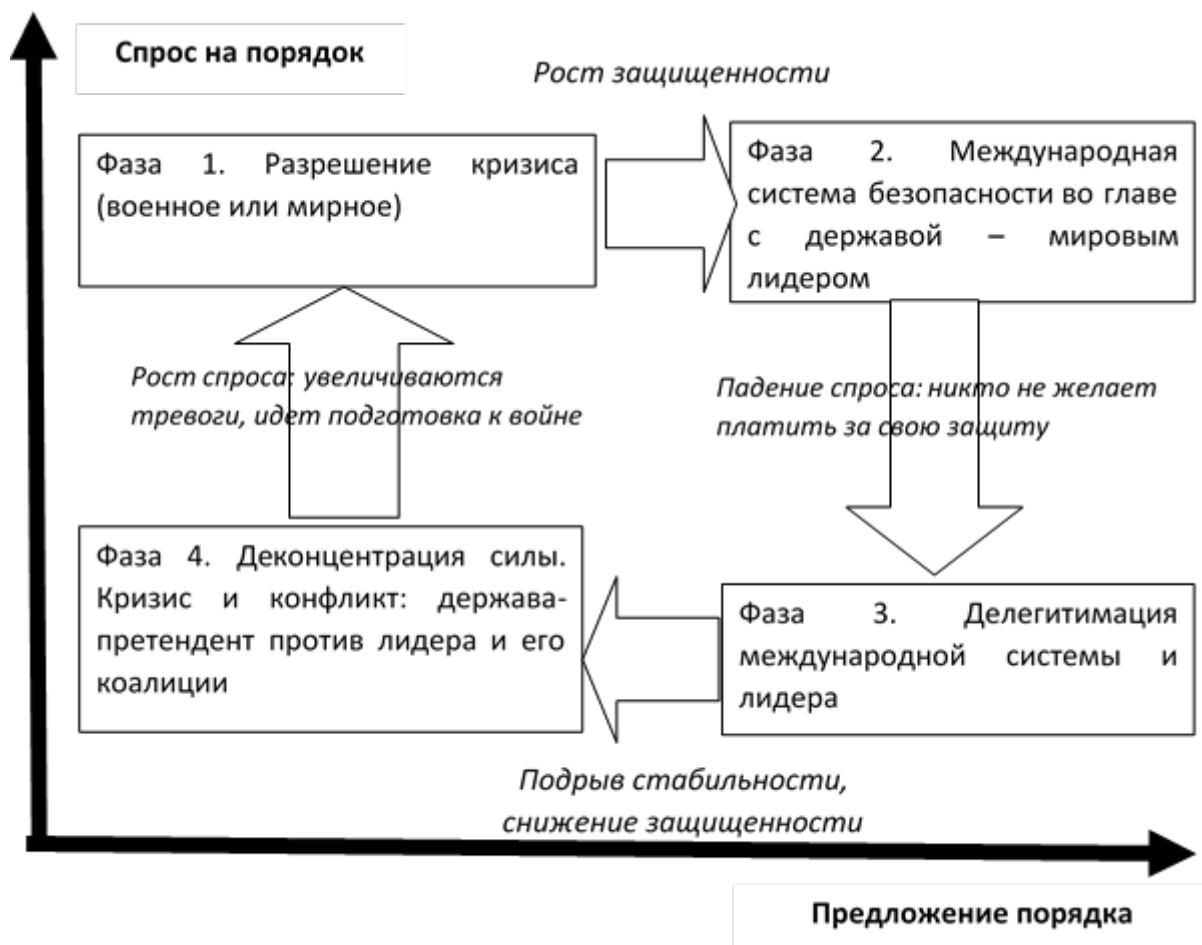


Рис. Циклическая модель ослабления, разрушения и восстановления систем и порядков безопасности

Fig. Cyclic model of weakening, destruction and restoration of systems and safety procedures

Будем исходить из наиболее благоприятного сценария реализации грандиозного китайского проекта евразийской интеграции: никаких серьезных конфликтов и напряжений не возникнет, скоростные поезда будут насквозь пересекать континент, вокруг дорог и транспортных узлов начнется экономический и социальный рост.

Вряд ли можно будет даже в таком случае говорить о единой для Евразии системе безопасности: в Европе продолжит доминировать НАТО, возможно с усилением самостоятельной мощи Евросоюза, на севере – Россия, на Ближнем и Среднем Востоке продолжится конфликтное противостояние Израиля и с му-



сультманским окружением, с Саудовской Аравией и Ираном при попытках Турции увеличить свое влияние. США будут по-прежнему оказывать поддержку Японии и Южной Корее, на Юге, как и раньше, будут доминировать Индия с Пакистаном. Сомнительно, чтобы важнейшие для мировой торговли восточные и южные моря, омывающие Азию, а также Средиземноморье, остались вне пристального внимания Америки и ее готовности применить могущество своих военно-морских, военно-воздушных и космических сил.

При успешной реализации проекта китайское влияние распространится, прежде всего, на внутренние регионы Евразии: Монголию, Непал, Бутан, Лаос, Афганистан, Пакистан, Узбекистан, Таджикистан, Казахстан, Кыргызстан, Туркменистан, вплоть до Азербайджана, Армении, Грузии. Экономическое, технологическое и социальное, демографическое проникновение Китая по всем линиям строящихся коммуникаций непременно будет сопровождаться и расширением китайского могущества, особенно в регионы с разреженным населением, ранее труднодоступные и находящиеся на периферии внимания крупных держав. Таковы Восточная Сибирь, Памир, Гималаи, горные и пустынные районы государств Средней Азии. Развивая южный морской путь как важную часть проекта, Китай будет стремиться нарастить свою долю в морских перевозках, а значит, будет существенно вкладываться в безопасность морских путей, препятствуя росту пиратства. В этой сфере столкнутся интересы США, Индии, Китая, Южной Кореи, Индонезии, мусульманских государств Залива. При благоприятном сценарии некий консенсус будет достигнут, но при существенно выросшем китайском влиянии.

Согласно данной модели долгий мир приводит к делегитимации системы безопасности и лидерства. Бурное развитие ранее отсталых регионов вовсе не обязано всех радовать. Ресентимент почувствуют, прежде всего, правители и элиты авторитарных государств, когда рядом будет идти интенсивный экономический и технологический рост, нивелирующий их прежние авторитет и влияние.

Кроме того, возникнут как воображаемые, так и реальные угрозы национальным суверенитетам. Развитие коммуникаций, торговли, культурных обменов также бросает вызов традиционным культурным формам, особенно в сфере религии, положения женщин, моральных норм, образа жизни, культурного потребления [5].

Трудно сказать, кто возьмет на себя роль главного *челленджера* (державы-претендента), скорее, следует ожидать множества очаговых вызовов и конфликтов. Как и прежде, первыми претендентами на роль челленджера являются идеократические исламистские государства, а также сети фундаменталистского ислама. При дальнейшем развитии авторитарных тенденций в таких странах, как Турция, Россия, Пакистан, Иран, они также могут инициировать и поддерживать конфликты, благодаря которым утверждать свои интересы и приоритеты.

Ту же модель можно повернуть и иным образом. Если считать наше время продолжением эпохи Вашингтонско-Брюссельского консенсуса, то США в альянсе с Канадой, Великобританией и ЕС (НАТО), а также Японией, сохраняют глобальное лидерство, вызов которому, пусть и мирный, бросает Китай со своим амбициозным проектом евразийской интеграции⁸. Многое будет зависеть от отно-

⁸ Bandow D. One Belt, One Road: Why Trump should get behind China's economic growth plan // National Inter-

est. – 2017. – Vol. 12. URL: <http://nationalinterest.org/blog/the-skeptics/one-belt-one-road-why-trump-should-get-behind-chinas-21126?page=show>



шения Америки, ее крупнейших транснациональных компаний к проекту «Один пояс – один путь», а также от того, насколько благоприятные условия предоставит им Китай для проникновения в недра Евразии.

При положительном ответе китаизация будет идти рука об руку с американизацией⁹, которая обычно сопровождается известными напряжениями, особенно в странах Ислама. При отрицательном ответе США будут воспринимать китайский проект как враждебный и активизировать противостоящие ему силы, что вновь чревато напряжениями и конфликтами¹⁰.

Сильный довод в пользу морального и политического прогресса на планете состоит в том, что глобальная «горячая» война с середины XX в. уже не стала необходимым способом разрешения накопивших дисбалансов и конфликтных отношений [9; 10]. Однако до сих пор нет и надежных способов, структур, институтов, обеспечивающих устойчивое разрешение международных конфликтов. Бесконечные двусторонние и многосторонние переговоры могут снижать интенсивность конфликтов, замораживать их, но не разрешают их. Прорывом было бы учреждение системы международных судов, подкрепленных авторитетом и мощью крупнейших и сильнейших держав Евразии, однако непонятно, когда правители и элиты дозреют до решений такого рода.

ПРИНЦИПЫ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ ДИНАМИКИ: ЭКСПАНСИЯ И СВЕРХРАСШИРЕНИЕ

Перечислим наиболее релевантные для нашей задачи принципы.

1. Более населенные и богатые государства имеют тенденцию расширяться мирным

или военным путем за счет менее населенных и бедных соседей.

2. Центральные государства с большой долей опасных границ склонны к распаду, потере провинций, которые присоединяют окраинные государства, имеющие преимущественно безопасные границы.

3. Государства, теряющие суверенитет и престиж на внешней арене, теряют также внутреннюю легитимность, что усиливает сепаратистские настроения потенциально мятежных провинций. Последние становятся также склонны к *ирредентизму* – присоединению к более могущественным и престижным соседям.

4. Чрезмерно расширившиеся государства склонны к распаду, поскольку несут слишком большие издержки по доставке военной силы в свои отдаленные провинции, народы которых испытывают все большее отчуждение к такому государству и стремятся к отделению от него.

Собственно, сам проект представляет собой мягкую мирную версию реализации первого принципа. Населенный и богатый Китай расширяет свои дороги, коммуникации, экономическую и политическую активность, влияние на более бедные и менее населенные территории. Здесь пока нет речи о переделке границ и захвате территорий. Такая опасность возникает только вместе с социально-политическим кризисом бедного и малонаселенного государства, особенно когда обстоятельства складываются так, что начинают действовать также второй (распад центральных государств), третий (утрача суверенитета, престижа,

⁹ Khalilzad Z. The Case for Congagement with China // National Interest. – 2017. – July-August. URL: <http://nationalinterest.org/feature/the-case-congagement-china-21232?page=show>

¹⁰ Miller Ch. One Belt, One Road, One Bluff // American Interest. – 2017. – May 23. URL: <https://www.the-american-interest.com/2017/05/23/one-belt-one-road-one-bluff/>



иррендентизм провинций) и четвертый (эффекты сверхрасширения) принципы.

Следует отметить, что проблемы с внутренним престижем придется испытать всем участникам проекта, разве что за исключением самого Китая и стран ЕС. Связанность международными договорами как необходимая составляющая проекта всегда в какой-то мере ограничивает суверенитет государств. Многие государства внутренней Азии являются центральными – от Монголии до Азербайджана и Армении. Однако при росте китайского присутствия в южных морях, даже открытые к морю страны, такие как Южная Корея, Вьетнам, Камбоджа, Таиланд, Малайзия, Сингапур, Индонезия, Филиппины, Бангладеш, Мьянма, Индия, Пакистан, Иран обретают свойства центральных государств.

Каковы риски сверхрасширения для самого Китая? Они прямо зависят от того, насколько гибкой и разумной будет его политика в обеспечении защиты своих интересов, которые потенциально расширятся на значительную часть континента. Попытки ввязываться в тлеющие конфликты и горячие точки (Кашмир, Афганистан, Южный Кыргызстан, Карабах, Сирия, Йемен), а также создание баз китайского военного присутствия для защиты морских и сухопутных путей, транспортных узлов, зон особых интересов и инвестирования могут оказаться чрезмерно затратными даже для такой богатой страны, как Китай¹¹.

Судя по лозунгам и ныне реализуемой политике проекта, стратегия будет более разумной и гибкой, с опорой, прежде всего, на местные силы и межгосударственные договоры. При таком подходе опасность сверхрасширения уже не грозит Китаю, но оборотной

стороной такого преимущества является гораздо более низкая надежность обеспечения безопасности его вложений¹².

ПЛАТФОРМЫ И ЛИМИТРОФЫ

Концепция «твердых платформ» и «лимитрофов» Вадима Цымбурского существенно развивает упрощенную модель «столкновения цивилизаций» Хантингтона. Под «платформами» Цымбурский понимал крупные державы, обладающие одновременно единой историко-культурной идентичностью и значительной военной силой, способной распространяться за пределы национальных границ.

В Евразии такими платформами являются Европейский союз, Россия, Турция, Иран, Саудовская Аравия, Пакистан, Индия, Китай. Зону лимитрофа образуют малые государства и народы, примыкающие то к одной, то к другой платформе, а также окраины крупных держав, имеющие этнокультурную специфику и ослабленную солидарность со своим хартлендом.

Платформы обычно располагаются на обширных плодородных равнинах, тогда как к лимитрофам относятся большей частью горные и пустынные местности, либо промежутки между горными кряжами. Как правило, именно такие районы не охвачены сетью дорог.

Проект «Один пояс – один путь» во многом направлен, таким образом, на соединение платформ между собой посредством «прорезания» дорогами лимитрофных территорий. Соответственно, импульс социального, экономического, технологического развития при реализации проекта должны получить, прежде всего, государства и народы лимитрофов.

¹¹ Большая китайская игра: Путь к империи. Forexp.ru по материалам The Financial Times, 14.10.2015. URL: <http://www.inozpress.kg/news/view/id/47113>

¹² Miller Ch. One Belt, One Road, One Bluff // American Interest. – 2017. – May 23. URL: <https://www.the-american-interest.com/2017/05/23/one-belt-one-road-one-bluff/>



Здесь следует учитывать, что каждая платформа, естественным образом, считает окружающий ее лимитроф своей законной зоной влияния. Развитие и рост самостоятельности лимитрофа всегда представляет собой вызов для платформы. Но ослабление и усиление платформы также является вызовом для самих народов лимитрофа. Как отвечают они на такие вызовы?

Так, при ослаблении России как платформы в конце XX в. типовыми ответами были такие:

- примкнуть к иной платформе, если мала опасность подчинения с ее стороны, культурной ассимиляции, а также имеется высокий геокультурный престиж новой платформы (Прибалтика, страны Центральной Европы, Грузия, с 2014 г. – Украина);

- лавировать, получая выгоду от обеих платформ, если платформа отдалена, есть большие внутренние и внешние препятствия присоединения (Украина до 2014 г., Азербайджан, страны Средней Азии);

- пытаться выстроить свою «ось» (Польша).

Вызовы усиления платформы (например, России, Турции, объединенной Европы или Китая) приводят к иным ответам:

- присоединиться, если есть конфессиональное, культурное родство, геокультурный престиж платформы и мала опасность ассимиляции (присоединение Грузии и Армении к России в нач. XIX в.);

- если высока опасность подчинения, то искать защиты у чужой платформы, или выстраивать свою идентичность (ламаизм монголов против китайской экспансии).

Нет сомнений, что страны лимитрофа, вошедшие в проект, попадут под большее влияние Китая, причем, не только экономическое, но также геокультурное и геополитическое. Для Кремля особенно болезненным является вопрос внешнеполитической ориентации стран Средней Азии.

Как пишет К. Миллер: «Россия, которая сама надеется участвовать в проекте “Пояс и Путь” взирает на Центральную Азию с нервозностью. Кремль давно надеялся, что сумеет так разделить влияние на этот регион, что Россия здесь будет заведовать политикой и безопасностью, тогда Китай будет помогать этим странам экономически. Но по мере увеличения роли Китая такое разделение труда все труднее выдерживать»¹³.

Каковы будут вызовы и ответы платформ и народов лимитрофа при реализации китайского проекта евразийской интеграции – это предмет конкретного анализа событий и процессов в каждом задействованном регионе континента. Пока же можно только предполагать, что гладкой и бесконфликтной реализация проекта вряд ли получится. Облегчение и удешевление связи между странами способствует не только торговле и культурному обмену, но также распространению протестных настроений и революционных волн [4; 5].

МИРОСИСТЕМНЫЙ АНАЛИЗ

Главным концептом данной парадигмы является мир-экономика с взаимодействием составляющих ее трех ярусов: страны *ядра* во главе с гегемоном, который, пользуясь превосходством в накоплении капитала, технологиях, коммерческой инициативы образуют

¹³ Miller Ch. One Belt, One Road, One Bluff // American Interest. – 2017. – May 23. URL: <https://www.the-american-interest.com/2017/05/23/one-belt-one-road-one-bluff/>

цепочки несимметричного обмена и посредством стран *полупериферии* эксплуатируют отсталые общества *периферии*, обычно характеризующиеся авторитарностью, большим социальным разрывом, дешевым трудом и дешевым сырьем [2; 11].

То, что Китай самостоятельно объявил и реализует свой амбициозный проект, свидетельствует о его серьезных претензиях на статус *ядра*, причем в роли лидера в масштабах, как минимум, Азии. Действительно, ни США, ни Европа, ни Япония не стоят в данном случае за Китаем как главные выгодополучатели.

При использовании миросистемной модели возникает множество вопросов. Готов ли Китай к статусу ядра, тем более, к континентальному лидерству? Объемы накопленного капитала, опыт масштабного транспортного строительства, уровень квалификации в банковском деле, международный авторитет – все это есть, хотя некоторые авторы высказывают сомнения [1; 3; 6; 15; 16; 19]¹⁴. Испытанию

подвергнутся также уровень китайской дипломатии, способности принимать решения в критических ситуациях, идейное и ценностное лидерство, всегда важное для успеха ядра¹⁵.

Как поведут себя другие члены ядра – США, ЕС, Япония, Южная Корея – в ответ на китайский проект евразийской интеграции? Игнорировать его уже нельзя. Препятствовать, пытаться тормозить и блокировать – затруднительно, поскольку заявленные Китаем цели развития, открытости, транспортной связанности, широких культурных обменов прекрасно соответствуют ценностям прогресса и духу глобализации, за которые страны ядра всегда ратовали. Поэтому наиболее вероятной стратегией будет встраивание в проект с попытками использования собственных преимуществ, начиная от научных и технических достижений, передовых финансовых инструментов и кончая давними традициями отношений с отдельными странами и регионами Евразии.

¹⁴ «Несмотря на весь успех китайской экономической экспансии в течение последних нескольких десятилетий, страна находится под гнетом неэффективного распределения капитала, чего вполне ожидать от экономики, где доминируют государственные предприятия. Это приводит к возникновению избыточных производственных мощностей во многих индустриях. В первую очередь КНР может быть заинтересована в перенаправлении своих профицитных сбережений, экспортируя перепроизводство и позволяя своим собственным строительным компаниям работать за рубежом. В этом случае нужды принимающих стран окажутся выброшенными за пределы построенных проектов, которые в конечном итоге не принесут им ожидаемой выгоды. Кредиты, поддерживающие эти проекты, не будут погашены, что навредит рейтингам принимающих сторон, а финансовая система Китая засорится “плохими активами”». *Китай. Один пояс – один путь и много вопросов* (Fogexrf.ru: по материалам издания

The Financial Times. URL: <http://www.for-expf.ru/news/2017/05/15/betn-kitaj-odin-poyas-odin-put-i-mnogo-voprosov.html>).

¹⁵ «Эта стратегия несет в себе несколько больших рисков. Самый крупный – отсутствие институционального опыта на низких уровнях при работе с контрагентами за рубежом, что может помешать выходу в другие страны. Если эта проблема не будет грамотно решена, Китай может перенести избыточные промышленные мощности в другие страны. Для поддержки железнодорожной составляющей программы “Один пояс – один путь” необходимо, чтобы представители провинций могли заключать сложные международные сделки, а также чтобы внутренняя финансовая система оставалась устойчивой. Кроме того, китайские официальные лица должны скорректировать свой подход к странам Центральной Азии, признавая разнообразие региона». *Что мешает проекту «Один пояс – один путь»*. (Вестник Кавказа, 01.05.2017. URL: <http://vestikavkaza.ru/analytiks/CHto-meshaet-proektu-%E2%80%9DOdin-poyas-odin-put%E2%80%9D>).



Согласятся ли на подчиненную роль бывшие соперники Китая в ярусе полупериферии – Россия и Индия? Для России такая ситуация особенно болезненна, поскольку здесь еще не забыли эпоху, когда СССР был «старшим братом» в отношении отсталого и бедного постреволюционного Китая. Индия имеет давний и глубокий конфликт с Китаем, она уже выражала свое недовольство проектом¹⁶. Ее положение в Южной Азии, население и потенциал развития, авторитет и влияние на соседние страны так велики, что игнорировать отношение Индии к проекту никак не удастся.

Пока что можно сказать только, что все эти трудности станут серьезными испытаниями для способности Китая к действительному лидерству, дипломатической гибкости и воли к достижению успеха.

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ДИНАМИКА И МИГРАЦИИ

Люди всегда меняют территорию, на которой проживают, делая ее более привлекательной или менее привлекательной для жизни, что ведет к миграциям, когда одни территории опустошаются, тогда как другие начинают испытывать давление перенаселенности.

Многое определяется легкостью добычи и вывоза ресурсов. Соблазн быстрой прибыли при отсутствии сдерживающих институтов ведет к хищнической эксплуатации территории и снижению ее привлекательности для жизни и заселения¹⁷. Транспортные узлы становятся центрами деловой активности, привлекают банки и страховые компании, здесь развиваются строительство и промышленность, растет потребность в рабочей силе, поэтому такие территории становятся привлекательными, сюда устремляются миграционные потоки.

Транспортная интеграция Евразии непременно приведет к существенным сдвигам в доступе к природным ресурсам, в интересах к их эксплуатации, в привлекательности территорий и значительно активизирует миграционные процессы. Доступность разнообразного дешевого привозного продовольствия поставит под вопрос многие отрасли местного сельского хозяйства, поэтому следует ожидать их кризиса, упадка, исхода деревенских жителей в города, особенно растущие вокруг пересечения транспортных артерий.

Быстрая урбанизация при сохранении в первом поколении переселенцев прежних тра-

¹⁶ «Индия (государство БРИКС и вторая по численности населения страна мира) отказалась участвовать в мероприятии. Формально потому, что часть Шелкового пути будет пролегать по индийской территории, оккупированной Китаем в ходе войны 1962 года, а также по занятой Пакистаном части Кашмира. “Ни одна страна не примет проект, который игнорирует важнейшие проблемы, касающиеся ее суверенитета и территориальной целостности”, – заявил представитель индийского МИД Гопал Баглай. Китайцы тут могут только развести руками (никто эту территорию добровольно Индии не вернет, поскольку тогда КНР лишится границы с Пакистаном и выхода к пакистанскому порту Гвадар), а российские чиновники – сделать соответствующие выводы о крепости и перспективности многостороннего сотрудничества

в рамках БРИКС». Мирзаян Г. *Новый китайский папа: Пекин собирается стать ведущей силой в Евразии* (Россия сегодня, 15.05.2017. URL: <https://ria.ru/world/20170515/1494297708.html>).

¹⁷ «...критики отмечают, что нечувствительные политики, присутствие структур безопасности и экономические стратегии, которые ориентированы исключительно на повышение благосостояния китайского общества за счет местного населения пока лишь ведут к эскалации напряженности в районе Синьдзян – в пустыне, где находится 22 % всей китайской нефти и 40 % всего угля». *Большая китайская игра: Путь к империи, 2015.* (URL: <http://www.inozpress.kg/news/view/id/47113>).



диционных паттернов воспроизводства (многодетности) приводит через 18–25 лет к скоплению в городах избытка молодых людей («молодежного бугра»), для которых еще нет достаточного числа рабочих мест [7]. Такое положение дел является одним из типичных базовых факторов роста социальной нестабильности вплоть до политических кризисов и революций. Здесь нет фатальности, но есть риски и необходимость отслеживать миграционные и демографические процессы как следствия реализации проекта.

Заключение

Понятийные средства каждой парадигмы позволили указать на вероятные причины и локусы напряжений, конфликтов, к ко-

торым может привести реализация масштабного проекта. К этим напряжениям относятся риски невозврата инвестиций; негативные следствия возросших объемов дешевого импорта, угнетающие местное производство ранее труднодоступных местностей; негативные следствия ускоренной урбанизации, в частности, избыток не нашедшей работы молодежи в городах; обострение территориальных конфликтов; борьба крупных держав за влияние на малые соседние (лимитрофные) государства; риски увеличения наркотрафика и напряжения в связи с необходимостью контроля над ним; облегчение миграций, что приводит к демографическим перекосам. Указанные конфликты могут стать факторами роста социальной нестабильности вплоть до социально-политических кризисов и революций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Callahan W. A.** China's "Asia Dream". The Belt Road Initiative and the new regional order // *Asian Journal of Comparative Politics*. – 2016. – Vol. 1, Issue 3. – P. 226–243. DOI: <https://doi.org/10.1177/2057891116647806>
2. **Chase-Dunn Ch.** Continuities and transformations in the evolution of world-systems // *Journal of Globalization Studies*. – 2014. – Vol. 5, № 1. – P. 11–31.
3. **China's One Belt One Road. Initiative, Challenges and Prospects** / Ed. By Bal Kishan Sharma and Nivedita Das Kundu. – Delhi: Vidj Books, 2016. URL: https://catalyst.library.jhu.edu/catalog/bib_6268997
4. **Das K. Ch.** The making of One Belt, One Road and dilemmas in South Asia // *China Report*. – 2017. – Vol. 53, Issue 2. – P. 125–142. DOI: <https://doi.org/10.1177/0009445517696624>
5. **della Porta D., Tarrow S.** Interactive diffusion: the coevolution of police and protest behavior with an application to transnational contention // *Comparative Political Studies*. – 2012. – Vol. 45, Issue 1. – P. 119–152. DOI: <https://doi.org/10.1177/0010414011425665>
6. **Ermakoff I.** The structure of contingency // *American Journal of Sociology*. – 2015. – Vol. 121, № 1. – P. 64–125. DOI: <https://doi.org/10.1086/682026>
7. **Hu R. W.** China's 'One Belt One Road' Strategy. Opportunity or challenge for India? // *China Report*. – 2017. – Vol. 53, Issue 2. – P. 107–124. DOI: <https://doi.org/10.1177/0009445517696619>
8. **Goldstone J. A.** Population and security: how demographic change can lead to violent conflict // *Journal of International Affairs*. – 2002. – Vol. 56, № 1. – P. 3–21. URL: <http://www.jstor.org/stable/24357881>
9. **McNeill W. H.** The changing shape of world history // *History and Theory*. – 1995. – Vol. 34, № 2. – P. 8–26. DOI: <https://doi.org/10.2307/2505432>
10. **Modelski G.** Is world politics evolutionary learning? // *International Organization*. – 1990. – Vol. 44, Issue 1. – P. 1–24. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0020818300004628>



11. **Бляхер Л. Е., Григоричев К. В.** Вглядываясь в зеркала: смысловые трансформации образа Китая в российском социум // *Полития: Анализ. Хроника. Прогноз* (журнал политической философии и социологии политики). – 2015. – № 1 (76). – С. 24–38.
12. **Денисов И. Е.** Китайские и западные ценности в современном политическом дискурсе КНР // *Полис. Политические исследования*. – 2015. – № 6. – С. 35–44. DOI: <https://doi.org/10.17976/jpps/2015.06.06>
13. **Ларин В. Л.** Российско-китайское трансграничье в контексте проектов евразийской интеграции // *Мировая экономика и международные отношения*. – 2016. – Т. 60, № 12. – С. 69–81. DOI: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2016-60-12-69-81>
14. **Михеев В. В., Луконин С. А.** Китай: новые тренды развития на рубеже 2015–2016 гг. // *Мировая экономика и международные отношения*. – 2016. – Т. 60, № 6. – С. 24–34. DOI: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2016-60-6-24-34>
15. **Михеев В. В., Луконин С. А., Игнатъев С. В.** Китай: фактор съезда и фактор Трампа // *Мировая экономика и международные отношения*. – 2017. – Т. 61, № 6. – С. 23–32.
16. **Ноздрев С. В.** Китай в системе мировых финансов // *Мировая экономика и международные отношения*. – 2016. – Т. 60, № 10. – С. 29–40. DOI: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2016-60-10-29-40>
17. **Розов Н. С.** Национальная идея как императив разума (эскиз геоэкономической и социокультурной стратегии России для XXI века) // *Вопросы философии*. – 1997. – № 10. – С. 13–28.
18. **Розов Н. С.** Геополитика как наука: отменить нельзя развивать // *Полития: Анализ. Хроника. Прогноз* (журнал политической философии и социологии политики). – 2016. – № 3 (82). – С. 130–148.
19. **Симония Н. А., Торкунов А. В.** Новый мировой порядок: от биполярности к многополюсности // *Полис. Политические исследования*. – 2015. – № 3. – С. 27–37. DOI: <https://doi.org/10.17976/jpps/2015.03.03>
20. **Хатунцев С. В.** Запад и “Евразийская квадрига” (Россия, Китай, Индия, Иран) // *Полис. Политические исследования*. – 2015. – № 6. – С. 45–52. DOI: <https://doi.org/10.17976/jpps/2015.06.07>
21. **Contessi N. P.** Central Asia in Asia: Charting growing trans-regional linkages // *Journal of Eurasian Studies*. – 2016. – Vol. 7, Issue 1. – P. 3–13. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.euras.2015.11.001>
22. **Dadabaev T.** “Silk Road” as foreign policy discourse: The construction of Chinese, Japanese and Korean engagement strategies in Central Asia // *Journal of Eurasian Studies*. – 2017. – In Press. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.euras.2017.12.003>
23. **Gu Ho Eom.** Silk roads again: Revisiting roads connecting Eurasia // *Journal of Eurasian Studies*. – 2017. – Vol. 8, Issue 1. – P. 1–2. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.euras.2016.12.002>
24. **Malle S.** Russia and China in the 21st century. Moving towards cooperative behaviour // *Journal of Eurasian Studies*. – 2017. – Vol. 8, Issue 2. – P. 136–150. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.euras.2017.02.003>
25. **Marsden M.** Actually existing silk roads // *Journal of Eurasian Studies*. – 2017. – Vol. 8, Issue 1. – P. 22–30. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.euras.2016.11.006>
26. **Dolliver D. S.** Evaluating drug trafficking on the Tor Network: Silk Road 2, the sequel // *International Journal of Drug Policy*. – 2015. – Vol. 26, Issue 11. – P. 1113–1123. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.drugpo.2015.01.008>
27. **Yaodong Yu, Yen-Chiang Chang.** The ‘One Belt One Road’ Initiative and its impact on shipping law in China // *Marine Policy*. – 2018. – Vol. 87. – P. 291–294. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.11.003>



DOI: [10.15293/2226-3365.1801.11](https://doi.org/10.15293/2226-3365.1801.11)

Nikolai Sergeevich Rozov, Doctor of Philosophy Sciences, Professor, Institute of Philosophy and Law of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Leading Researcher, Laboratory of Analysis and Forecasting of Integration Processes in Modern Eurasia, Novosibirsk State University, Leading Researcher, Chair for International Relations and Regional Studies, Novosibirsk State Technical University, Novosibirsk, Russian Federation.

ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0003-2362-541X>

E-mail: nrozov@gmail.com

China's One Belt, One Road initiative and the paradigms of historical macrosociology

Abstract

Introduction. *The opportunities and outcomes of One Belt, One Road initiative (OBOR), declared by China, are extremely vague. It is reasonable to consider the initiative through the prism of the following macrosociological paradigms: realism and idealism in the theory of international relations, supply and demand model, the principles of geopolitical dynamics, solid platforms and limitotrophs, migration and territorial dynamics, and the world-system analysis.*

Materials and Methods. *The idea of China's One Belt, One Road initiative and information on its implementation are compared with the basic concepts, models, and schemes of the above paradigms.*

Results. *The conceptual means of each paradigm allow to identify the probable causes and loci of tensions and conflicts in implementing such an ambitious initiative. These strains include the following: risks of non-return of investments, the negative consequences of the inflow of cheap food products, depressing local production of previously inaccessible areas, negative outcomes of accelerated urbanization, in particular the "youth bubble" in cities, the aggravation of territorial conflicts, the struggle of big powers for influence on small neighboring (limitrophic) states, increased opportunities for drug trafficking and stress due to the need to control it, facilitating migration, which leads to the devastation of some loci and demographic pressure in others.*

Conclusions. *The identified tensions can become factors increasing social instability up to socio-political crises and revolutions. There is no fatality, but there are risks and the need to monitor geopolitical and geo-economic changes, migration and demographic processes as consequences of One Belt, One Road initiative implementation.*

Keywords

New Silk Road; China; Transport integration of Eurasia; Economic integration; Transport integration; Geopolitics; Geo-economics; World analysis; International relations; Realism and idealism.

Acknowledgements

The reported study was supported by the Ministry of Education and Science of the Russian Federation under Russian Academic Excellence Project 5-100 (Novosibirsk State University, Center for Analysis of Integration Processes in Contemporary Eurasia)



REFERENCES

1. Callahan W. A. China's "Asia Dream". The Belt Road Initiative and the new regional order. *Asian Journal of Comparative Politics*, 2016, vol. 1, issue 3, pp. 226–243. DOI: <https://doi.org/10.1177/2057891116647806>
2. Chase-Dunn Ch. Continuities and transformations in the evolution of world-systems. *Journal of Globalization Studies*, 2014, vol. 5, no. 1, pp. 11–31. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=21689949>
3. *China's One Belt One Road. Initiative, Challenges and Prospects*. Ed. By Bal Kishan Sharma and Nivedita Das Kundu. Delhi, Vidj Books Publ., 2016. URL: https://catalyst.library.jhu.edu/catalog/bib_6268997
4. Das K. Ch. The making of One Belt, One Road and dilemmas in South Asia. *China Report*, 2017, vol. 53, issue 2, pp. 125–142. DOI: <https://doi.org/10.1177/0009445517696624>
5. della Porta D., Tarrow S. Interactive diffusion: the coevolution of police and protest behavior with an application to transnational contention. *Comparative Political Studies*, 2012, vol. 45, issue 1, pp. 119–152. DOI: <https://doi.org/10.1177/0010414011425665>
6. Ermakoff I. The structure of contingency. *American Journal of Sociology*, 2015, vol. 121, no. 1, pp. 64–125. DOI: <https://doi.org/10.1086/682026>
7. Hu R. W. China's 'One Belt One Road' Strategy. Opportunity or challenge for India?. *China Report*, 2017, vol. 53, issue 2, pp. 107–124. DOI: <https://doi.org/10.1177/0009445517696619>
8. Goldstone J. A. Population and security: how demographic change can lead to violent conflict. *Journal of International Affairs*, 2002, vol. 56, no. 1, pp. 3–21. URL: <http://www.jstor.org/stable/24357881>
9. McNeill W. H. The changing shape of world history. *History and Theory*, 1995, vol. 34, no. 2, pp. 8–26. DOI: <https://doi.org/10.2307/2505432>
10. Modelski G. Is world politics evolutionary learning?. *International Organization*, 1990, vol. 44, issue 1, pp. 1–24. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0020818300004628>
11. Blyakher L. E., Grigorichev K. V. Looking at the mirrors: the semantic transformations of the image of China in the Russian society. *Politeia*, 2015, no. 1, pp. 24–38. (In Russian) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=28104642>
12. Denisov I. E. Chinese and Western Values in the Modern Political Discourse of China. *Polis. Political Studies*, 2015, no. 6, pp. 35–44. (In Russian) DOI: <https://doi.org/10.17976/jpps/2015.06.06>
13. Larin V. Russia-China Transboundary Region from the Perspective of Eurasian Projects. *World Economy and International Relations*, 2016, vol. 60, no. 12, pp. 69–81. (In Russian) DOI: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2016-60-12-69-81>
14. Mikheev V., Lukonin S. China: New Development Trends in 2015–2016. *World Economy and International Relations*, 2016, vol. 60, no. 6, pp. 24–34. (In Russian) DOI: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2016-60-6-24-34>
15. Mikheev V., Lukonin S., Ignatev S. China: Congress Factor and Trump Factor. *World Economy and International Relations*, 2017, no. 6, vol. 61, pp. 23–32. (In Russian) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=29332894>
16. Nozdryov S. China in Global Financial System. *World Economics and International Relations*, 2016, vol. 60, no. 10, pp. 29–40. (In Russian) DOI: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2016-60-10-29-40>



17. Rozov N. S. The national idea as the imperative of reason: A sketch of the geoeconomic and socio-cultural strategy of Russia for the 21st century. *Problems of Philosophy*, 1997, no. 10, pp. 13–28. (In Russian) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=29453969>
18. Rozov N. S. Geopolitics as a science: to develop not allowed to be canceled. *Politeia*, 2016, no. 3, pp. 130–148. (In Russian) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=28103505>
19. Simonia N. A., Torkunov A. V. New World Order: from Bipolarity to Multipolarity. *Polis. Political Studies*, 2015, no. 3, pp. 27–37. (In Russian) DOI: <https://doi.org/10.17976/jpps/2015.03.03>
20. Khatuntzev S. V. The West and the “Eurasian Quadriga” (Russia, China, India, Iran). *Polis. Political Studies*, 2015, no. 6, pp. 45–52. (In Russian) DOI: <https://doi.org/10.17976/jpps/2015.06.07>.
21. Contessi N. P. Central Asia in Asia: Charting growing trans-regional linkages. *Journal of Eurasian Studies*, 2016, vol. 7, issue 1, pp. 3–13. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.euras.2015.11.001>
22. Dadabaev T. “Silk Road” as foreign policy discourse: The construction of Chinese, Japanese and Korean engagement strategies in Central Asia. *Journal of Eurasian Studies*, 2017, in press. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.euras.2017.12.003>
23. Gu Ho Eom. Silk roads again: Revisiting roads connecting Eurasia. *Journal of Eurasian Studies*, 2017, vol. 8, issue 1, pp. 1–2. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.euras.2016.12.002>
24. Malle S. Russia and China in the 21st century. Moving towards cooperative behavior. *Journal of Eurasian Studies*, 2017, vol. 8, issue 2, pp. 136–150. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.euras.2017.02.003>
25. Marsden M. Actually existing silk roads. *Journal of Eurasian Studies*, 2017, vol. 8, issue 1, pp. 22–30. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.euras.2016.11.006>
26. Dolliver D. S. Evaluating drug trafficking on the Tor Network: Silk Road 2, the sequel. *International Journal of Drug Policy*, 2015, vol. 26, issue 11, pp. 1113–1123. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.drugpo.2015.01.008>
27. Yaodong Yu, Yen-Chiang Chang. The ‘One Belt One Road’ Initiative and its impact on shipping law in China. *Marine Policy*, 2018, vol. 87, pp. 291–294. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.11.003>

Submitted: 01 November 2017

Accepted: 09 January 2018

Published: 28 February 2018



This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. (CC BY 4.0).