

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2021-3-79-89>

«ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ»: ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ И РЕГУЛИРОВАНИЯ ТОРГОВЛИ

Хэ Миндзюнь

Куньминский политехнический университет, Китай, Куньмин

Статья посвящена теме, существенно актуализировавшейся в последние 5 лет, – исследованию древнего Великого шелкового пути как исторического предшественника китайской инициативы «Один пояс – один путь». Эта инициатива вовлекла в свою сферу десятки стран на всех континентах. Многие из них продолжают задаваться вопросом об эффективности этого проекта для Китая, других стран, мировой экономики и торговли в целом. Целью статьи является исследование глубоких исторических корней и их значимости для социально-экономической эволюции с упором на внешнеторговые аспекты для общезаявленных и гуманитарных процессов. Показана историческая объективность и обоснованность как древнего Шелкового пути, так и современной инициативы «Один пояс – один путь». Автор приходит к выводу о том, что древний Великий шелковый путь сыграл определяющую роль в социально-экономическом развитии Китая и других стран вдоль пути и наряду с этим обеспечил возможность межцивилизационной коммуникации, что в совокупности имеет крайне важное значение в условиях современного нестабильного мира. В статье применялись следующие методы исследования: историко-экономический анализ, индукция и дедукция, анализ и синтез.

Ключевые слова: Китай, Великий шелковый путь, международная торговля, экономическое и межцивилизационное развитие.

"ONE BELT - ONE ROAD": HISTORICAL ASPECTS DEVELOPMENT AND REGULATION OF TRADE

He Mingjun

Kunming Polytechnic University, China, Kunming

The article is devoted to a topic that has been significantly updated in the last 5 years – the study of the ancient Great Silk Road as the historical predecessor of the Chinese initiative "One Belt – One Road". This initiative has involved dozens of countries on all continents of the Earth in its sphere. Many of them continue to wonder about the effectiveness of this project for China, other countries, the world economy and trade in general. The purpose of the article is to study the deep historical roots and significance for the socio-economic evolution in the past – with an emphasis on foreign trade aspects-and their role in general economic and humanitarian processes. The historical objectivity and validity of both the ancient Silk Road and the modern "One Belt, One Road" initiative are shown. The author comes to the conclusion that the ancient Great Silk Road played an extremely important role in the socio-economic development of China and other countries along the way, and at the same time provided the opportunity for intercivilizational communication, which together is extremely important in the conditions of the modern unstable world. The following research methods were used in the article: historical and economic analysis, induction and deduction, analysis and synthesis.

Keywords: China, the Great Silk Road, international trade, economic and intercivilizational development.

Введение

Инициатива КНР «Один пояс – один путь», ее возможности, направления, а главное – результаты – актуализировала интерес ученых из многих стран к изучению и анализу различных исторических и современных сторон торговли, а также иных форм хозяйственного взаимодействия между Китаем и прочими государствами, включая историческую Россию [3; 10] и современную Российскую Федерацию [8].

Реакция на этот проект у научного сообщества неоднозначна – от оценки его как одного «...из самых значительных и величайших достижений цивилизации» [17] до весьма критического отношения как непрозрачного с неопределенным эффектом для конкретных стран и мировой экономики в целом [12]. Причем критический подход присущ значительному количеству западных авторов [16], а также представителям южно-азиатского научного сообщества [15].

На наш взгляд, попытка всесторонне оценить эффективность и возможности такого фундаментального проекта, каким по праву можно признать «Один пояс, один путь», вполне закономерна. Для того чтобы непредвзято оценить этот проект, следует учесть, во-первых, его глубокие исторические корни и значимость для социально-экономической эволюции в прошлом, и, во-вторых, рассмотреть объективные и субъективные (волевые) предпосылки и возможности его реализации.

Эти аспекты и их анализ выступают предметом исследования в данной статье.

Результаты исследования

Прежде всего стоит отметить, что инициатива «Один пояс – один путь» опирается на ряд объективных факторов. Один из основных – исторический. Он подтверждает, что Великий шелковый – это историческая реальность, сохранявшаяся на протяжении ряда столетий в прошлом мировой экономики. Кроме того, он уже оказал фундаментальное положительное воздействие на хозяйственные, производственные, страновые, культурно-исторические, торговые, финансовые, географические и международные аспекты развития стран и территорий вдоль этого пути.

Свыше 2 тыс. лет назад предприимчивые и деятельные люди, населявшие Китай и другие страны Евразии, сформировали своего рода сеть торговых путей, проходивших как по суше, так и по морю, обеспечивших взаимосвязь народов и стран Азии, Африки и Европы. Позднее – в 1877 г. – эта сеть получила название «Великий шелковый путь» [14], так как главным образом шелк из Китая и Персии стал ключевым торгуемым товаром на этом пути. На всем протяжении Великого шелкового пути устанавливались «мир и сотрудничество, открытость и толерантность, взаимная выгода и общий

выигрыш, трансфер технологий и обмен опытом» [2]. Таким образом, он имел не только экономическое и торговое, но и символическое значение как способ коммуникации народов Востока и Запада, и стал, по сути, общим историческим, экономическим, творческим, культурным достоянием этих народов. В этом качестве Великий шелковый путь и в настоящее время сохраняет свое историко-экономическое содержание.

Великий шелковый путь имел огромное значение для Китая в культурном, торговом, производственном и экономическом аспектах в целом.

Как известно, Китай, будучи географически удаленным от остальной территории Евразии, никак не был связан с этими территориями, странами и народами, а также с другими континентами. Любые формы контактов между Европой и Азией обрывались на подходах к Китаю. Лишь со II в. до н. э. постепенно стали создаваться возможности для возникновения этих контактов и преодоления различных препятствий на пути их развития.

Во-первых, к этому периоду уже сложились некоторые торговые маршруты между Персией и Центральной Азией, с одной стороны, и Европой – с другой. Они во многом легли в основу непосредственно Великого шелкового пути. Некоторые тропы по разным причинам утратили актуальность, другие обретали все большее значение, давая возможность караванам обходить территории, на которых, например, проходили военные действия и возникали другие неблагоприятные ситуации, например, политические, юридические и др. Такие территории оставались вне пределов Великого шелкового пути, отставая со временем в экономическом развитии [13].

Во-вторых, рост производительности труда в некоторых видах деятельности и, соответственно, увеличение производства, вызывали потребность продажи соответствующей продукции. Характерным примером здесь является увеличение добычи в Центральной Азии лазурита, бирюзы, сердолика, нефрита (высоко ценившегося в Китае) и других видов полудрагоценных камней. Одно время использовался даже термин «Лазуритовый путь», по которому осуществлялась транспортировка этого камня в Иран, Китай, Месопотамию и даже в Африку (в Египет). В свою очередь по Нефритовому пути соответствующая продукция вывозилась в Северный Китай. Вывозился сердолик из Согдианы и Бактрии в Западную Азию. Эти и другие маршруты (в том числе – через Сибирь) и образовали Шелковый путь [1].

В Китае в 1600–1046 гг. до н. э. во времена правления династий Шан, Чжоу, Хань было освоено производство шелка [4], фарфора, бумаги, некоторых других видов ремесленной продукции, что подтверждают археологические раскопки [18]. Несмотря на то что эта продукция была дорогостоящей, как правило, она пользовалась высоким спросом в западных странах. Соответственно, возникала необходимость в расширении устойчивой торговли. В связи с этим важно было обезопасить и сделать более удобными

соответствующие торговые пути. Вместе с тем рос взаимный интерес к развитию и наращиванию торговли между Востоком и Западом на непрерывной основе, так как до открытия Великого шелкового пути она велась опосредованно, нерегулярно и была крайне ограниченной.

Таким образом, эволюционно, на протяжении столетий эмпирическим путем формировался Великий шелковый путь. Стоит отметить, что основными языками на этом пути на протяжении столетий были персидский и фарси.

Многие государства вдоль этого пути были заинтересованы в том, чтобы приблизить его к себе и даже контролировать, что говорит о его высокой эффективности и значимости для развития не только торговли, но и ремесел, а, следовательно, благосостояния стран и их граждан. Были периоды, когда этот путь полностью контролировался каким-либо одним государством, например, Тюркским каганатом в VI в., империей Чингисхана во 2-й четверти XIII в. и Империей Тимуридов в последней трети XIV в. Однако из-за огромного расстояния практически невозможно было контролировать все участки пути.

Великий шелковый путь – это фактически *собирательное название*, данное ряду древних сухопутных и морских торговых путей, которые связывали Китай, Центральную Азию, Ближний Восток и Европу. Торговля по Шелковому пути с Китаем проходила через Синьцзян.

Так, во времена династий Тан (618–907), Сун (960–1279.) и Юань (1279–1368 гг.) одновременно использовались и сухопутные, и морские составляющие Шелкового пути. В годы правления этих династий Китай значительно увеличил производство своей основной экспортно ориентированной продукции – шелка, что давало возможность поставлять на евразийский рынок качественный шелк [4].

В систему сухопутного Шелкового пути входило несколько ветвей караванных дорог, которые проходили через разные перевалы в горных хребтах в обход пустынь. «Кроме того, во время правления династии Тан Великий шелковый путь был значительно расширен. Были побеждены восточные тюрки, установлены дружественные отношения с западными тюрками. В это время появилась дорога в монгольское плато через Алтай, оказавшая влияние на укрепление контактов между монгольским плато и обширными западными регионами» [6].

Китайский путешественник Ду Хуань, итальянский Марко Поло, марокканский Ибн Баттута оставили свой след на этих дорогах. Эти первопроходцы заняли свое место в истории не благодаря строевым коням и длинным копьям, у них были лишь караваны верблюдов и прекрасные намерения. Поколение за поколением путешественники Великого шелкового пути создали мост мира и узы сотрудничества между Востоком и Западом.

Морской Шелковый путь приобрел большое значение еще со времен династии Цинь (221–206 гг. до н. э.). В эпоху Тан (из-за арабских завоеваний

и войн на Западе) морская торговля значительно расширилась. С монгольским вторжением в Среднюю Азию во время династии Сун (960–1279) морская торговля достигла своего пика, а торговые джонки контролировали большую часть торговли. Затем в эпоху Мин (1368–1912) морская торговля снова сократилась из-за имперских запретов на эту деятельность. В начале XV в. во времена династии Мин китайский мореплаватель Чжэн Хэ осуществил 7 плаваний в открытый океан, оставив славу о себе на тысячи лет. Во времена династии Цин, заполняя вакуум, европейцы захватили международные морские торговые пути, а их корабли перевозили большую часть товаров [13].

Древний Шелковый путь охватывал крупнейшие цивилизации – египетскую, вавилонскую, индийскую, китайскую, территории, где царили буддизм, христианство и ислам. Он проходил через бассейны Нила, между речья Инда и Ганга, Хуанхэ и Янцзы, через Нису – столицу Парфии, Иран, Месопотамию и далее через Багдад в Дамаск, доходил до Средиземноморья, соединяя страны и народы, отличающиеся друг от друга цветом кожи, традициями и религиями. При этом несмотря на существующие различия они старались находить общее и были открыты друг другу, общими усилиями создавая картину совместного развития [5]. Сегодня исторические города Цзюцюань, Турфан, Дуньхуан, Самарканд, Багдад и др., а также древние порты Нинбо, Гуанчжоу, Цюаньчжоу, Коломбо, Бэйхай, Александрия и Джидда являются памятниками того исторического времени, говорящими нам, что цивилизация развивается благодаря открытости, а народы – благодаря взаимодействию.

По дорогам Великого Шелкового пути экспортировались такие китайские товары, как шелк (в том числе парча – одна из наиболее дорогих разновидностей шелка), фарфор, драгоценные камни и самоцветы (прежде всего нефрит), бронзовые зеркала, изделия и украшения из бронзы, порох, лакированные изделия и железная утварь, а также сельскохозяйственные культуры – чай, рис, просо и др. Виды продукции, экспортируемой из Китая в течение по меньшей мере двухтысячелетней истории по Великому шелковому пути, со временем менялись, но шелк, как правило, оставался самым ценным товаром. Производство многих из этих продуктов европейцам было незнакомо. В частности, из Китая было запрещено вывозить шелкопрядов, для чего максимально использовались возможности законодательства и таможенной службы [1].

В свою очередь в Китай ввозились перец, лен, хлопчатобумажные ткани, которые не производились, золотое шитье, шкуры и кожи животных. В Китай экспортировались и продукты питания, в том числе специи, стручковая фасоль, люцерна, кунжут, лук, огурцы и морковь, экзотические фрукты, такие как гранаты, виноград, инжир, арбузы, дыни и персики. В эпоху Хань торговцы привозили виноградные косточки. Большая часть Евразии с незапамятных времен выращивала виноград и производила вина,

но в Империи Хань, отделенной от других цивилизаций морями, пустынями и высокими горами, были удивлены, что люди делают из него вино.

Поскольку китайские технологии были более развитыми и совершенными по сравнению с европейскими, экспорт высококачественных и дорогостоящих товаров обеспечивал стране стабильно положительное сальдо в торговле с Европой [7]. Таким образом, различные страны, участвовавшие в международной торговле, получили выгоду и, помимо прочего, приобрели ценные новые культуры, которые улучшили их питание. Но не хлебом единым жив человек.

Благодаря Великому шелковому пути в Китай пришли буддизм, ислам, знания по астрономии, получила развитие медицина, введен григорианский календарь, Китай также ознакомился с музыкой, поэзией, научными достижениями, обычаями и традициями других народов. Важно, что межцивилизационная коммуникация генерировала новые идеи и содействовала развитию и совершенствованию старых. Например, буддизм возник в Индии, расцвел в Китае и обогатился в Юго-Восточной Азии. Конфуцианская культура, зародившаяся в Китае, получила признание среди европейских идеологов, таких как Лейбниц и Вольтер. В этом и заключается привлекательность общения и успехи взаимного обучения.

Великий шелковый путь – это не только путь торговли, но и путь обмена информацией, технологиями, инновациями. Это был нескончаемый обмен идеями, религиями, культурой, философией, научными и географическими знаниями и открытиями, новыми методами ведения сельского хозяйства, архитектуры и даже градостроительства. Кроме того, следует отметить, что Великий шелковый путь обеспечивал взаимодействие и сотрудничество, по сути, интернационализацию. До настоящего времени он также сохраняет свое значение для развития цивилизации как пример взаимовыгодного материального и духовного обмена.

Развитие Великого шелкового пути за два тысячелетия шло неоднозначно. Периоды упадка (220–581 гг. – троецарствие, 960–1279 гг. и др.) сменяли периоды процветания (1280–1368 гг. – династия Юань) [18]. Росло не только количество товаров, перемещаемых по Великому шелковому пути, но и количество стран и народов, которые втягивались в поистине глобальную торговлю, сулящую им экономический прогресс.

Технологические изменения в Европе, политические перемены в Империи Мин, а также начало производства в Европе шелка, фарфора и других традиционных экспортных продуктов Китая привели к упадку Шелкового пути.

К 1500-м гг. с развитием морских торговых путей европейские торговые корабли стали регулярно курсировать в прибрежных водах Империи Мин, при этом торговля по сухопутным направлениям Шелкового пути

сократилась. Корабельные перевозки и путешествия стали более быстрыми и экономичными, а также более комфортными. В то же время путешествовать по суше становилось все труднее.

Завоевание Византийской империи и контроль османов над Западной Азией отдалили Европу и империи Мин и Цин друг от друга, так как сухопутные путешествия стали опасными. В то время, как торговля шелком в обмен на меха с русскими к северу от старого Шелкового пути оставалась востребованной, к концу XIV в. торговля и путешествия по Великому шелковому пути значительно сократились.

В 1400-х гг. династия Мин проводила политику изоляционизма, так как интересы Китая оказались плохо защищенными [19]. Правительство прекратило торговые, а также любые другие виды экономического сотрудничества в рамках Шелкового пути. Помимо этого, в западных странах существенно снизился ввоз китайской шелковой и фарфоровой продукции, в связи с тем, что во Франции, Италии, Англии, Германии постепенно началось собственное производство шелка и бархата, фарфора и стекла, в том числе цветного. Например, уже в 1100-х гг. итальянцы вырабатывали шелк и другие ткани на его основе, а ближе к середине XV в. французский город Лион превратился в важный центр по производству шелка и продукции из него, которая экспортировалась практически во все страны Европы. К началу XVII в. некоторые государства Европы не только производили фарфоровую продукцию, но и практически полностью насыщали европейский рынок.

Еще одной причиной падения значения Шелкового пути стало завоевание в 1453 г. турками-османами Константинополя, за которым последовало практически полное блокирование Средиземного моря военным флотом Турции. Таким образом, средиземноморская торговля как составляющая Шелкового пути стала нестабильной и небезопасной. Это в свою очередь вызвало к жизни разработку и реализацию Христофором Колумбом проекта по поиску иных надежных и стабильных путей в Азию, в частности, в Индию [12]. Результатом стало открытие Америки, развитие международной торговой и мировой экономики, причем в этой новой межконтинентальной и межстрановой торговой системе серьезная роль Китайской империи и Шелкового пути сошла на нет.

В то же время некоторые авторы отмечают, что «Использование центральноазиатских маршрутов Шелкового пути, особенно в высокогорных районах Таджикистана, Афганистана, Китая, Пакистана и Индии, продолжалось до начала XX в.» [12].

Выводы

Исследование показало, что с II в. до н. э. и до XV в. включительно (до возникновения морских империй Европы) Великий шелковый путь

способствовал развитию человеческой цивилизации, а также экономическому, культурному, научному процветанию близлежащих к нему стран.

Историческая объективность и обоснованность древнего Шелкового пути сохраняется также для современной инициативы «Один пояс – один путь». Можно говорить о том, что древний Великий шелковый путь сыграл чрезвычайно важную роль в социально-экономическом развитии Китая и других стран, расположенных вдоль его пути, и наряду с этим обеспечил возможность междивизиационной коммуникации, что в совокупности имеет важное значение в условиях современного нестабильного мира.

Поэтому и сегодня инициатива «Один пояс – один путь» получает поддержку не только в Китае [10], но и в других странах и регионах. При этом люди, проживающие вдоль Шелкового пути, унаследовали дух дружбы и сотрудничества, что способствовало обогащению различных цивилизаций и культур.

Вместе с тем, по нашему мнению, важно более тщательно прорабатывать юридическую сторону международного сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс – один путь», поскольку неадекватная защита интересов Китая исторически была одной из причин распада взаимодействия стран на Великом шелковом пути.

Список литературы

1. *Ахметшин Н. Х.* Тайны Шелкового пути. – М., 2002.
2. *Го Ш. Д.* Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века // Новые известия. – 2015. – № 1. – С. 23–28.
3. *Каратаев В. Б., Шкваря Л. В., Селиверстова М. А., Меланьина М. В.* Некоторые аспекты русско-китайских отношений во второй половине XIX века. Ч. 2 // Былые годы. Российский исторический журнал. – 2019. – № 54 (4). – С. 1820–1831.
4. *Ли Сяонань, Мартынова Н. В.* К истории шелка в Китае и его распространения в Россию по Великому шелковому пути // Новые идеи нового века : материалы международной научной конференции ФАД ТОГУ. – 2010. – Т. 1. – С. 470–475.
5. *Мазеева Е. Л., Куперт А. М., Чжан С.* Российско-китайское приграничное сотрудничество (Дальний Восток России и Северо-Восточный регион Китая) в рамках программы «Один пояс – один путь» // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс – один путь» : сборник материалов Международной научно-практической конференции. Харбин: Центр исследования России Харбинского инженерного университета, 2017. – С. 84–92.

6. *Погодин С. Н., Чжоу Ц.* Интеграционный проект: Великий шелковый путь // Управленческое консультирование. – 2017. – № 1 (97). – С. 205–210.
7. *Савченко В. С., Смолина Е. С.* Великий шелковый путь: история и экономика // Вестник Омского государственного педагогического университета. Гуманитарные исследования. – 2015. – № 1 (5). – С. 124–126.
8. *Тиань И.* Китайско-российское торговое сотрудничество: новый импульс развитию // Россия и Азия. – 2019. – № 2 (7). – С. 22–30.
9. *Чжай К., Ван Ц.* Отчет об Индексе пяти звеньев стран, расположенных вдоль «Одного пояса – одного пути» // Коммерческая пресса. – 2018. – № 1. – С. 96.
10. *Шкваря Л. В.* Некоторые аспекты русско-китайских отношений во второй половине XIX века. Ч. 1 // Былые годы. Российский исторический журнал. – 2019. – Т. 3. – № 53. – С. 1134–1143.
11. *Шкваря Л. В., Юй Хайлин.* Исторические аспекты формирования Великого Шелкового Пути // Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право. – 2019. – № 6. – С. 124–132. – DOI: 10.26653/2076-4650-2019-6-10
12. *Шкваря Л. В.* Инициатива «Один пояс – один путь»: обзор концептуальных подходов и задачи для России // Геополитика и экогеодинамика регионов. – 2021. – Т. 7. – № 2. – С. 355–364.
13. *Andrea A. J.* The Silk Road in World History: a Review Essay // Asian Review of World Histories. – 2014. – Vol. 2. – N 1. – P. 105–127.
14. *Chin T.* The Invention of the Silk Road, 1877 // Critical Inquiry. – 2013. – Vol. 40. – N 1. – P. 194–219.
15. *Das K. C.* The making of the “One belt, one road” and dilemmas in South Asia // China report. 2017. No. 53. Pp.125-142. – DOI: 10.1177/0009445517696624
16. *Sheriff G. I., Agbor T., Arabaci A.* Impact of the Belt and Road Initiative on World Politics and Economy // African Journal of Economics and Sustainable. – 2021. – Vol. 4. – Issue 2. – P. 96–103. – DOI: 10.52589/AJESD- VKSRVVIC
17. *Wood F.* The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia. University of California Press, 2004.
18. *Wood F., Barnard M.* The Diamond Sutra. The Story of The World’s Earliest Dated Printed Book. – London, 2010.
19. *Zhang F., Yu M., Jiantuo J., Jin Y.* The Effect of RMB Internationalization on Belt and Road Initiative: Evidence from Bilateral Swap Agreements // Emerging Markets Finance and Trade. – 2017. – Vol. 53. – N 12. – P. 2845–2857.

References

1. Akhmetshin N. Kh. *Tayny Shelkovogo puti [Secrets of the Silk Road]*. Moscow, 2002. (In Russ.).

2. Go Sh. D. Prekrasnye perspektivy i prakticheskie deystviya po sovmestnomu sozdaniyu ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti i morskogo Shelkovogo puti XXI veka [Excellent Prospects and Practical Actions for the Joint Creation of the Economic Belt of the Silk Road and the Sea Silk Road of the XXI Century], *Novye izvestiya*, 2015, No. 1, pp. 23–28. (In Russ.).

3. Karataev V. B., Shkvarya L. V., Seliverstova M. A., Melanina M. V. Nekotorye aspekty russko-kitayskikh otnosheniy vo vtoroy polovine XIX veka [Some Aspects of Russian-Chinese Relations in the Second Half XIX century] Ch. 2, *Bylye gody. Rossiyskiy istoricheskiy zhurnal* [Bygone Years. Russian Historical Magazine], 2019, No. 54 (4), pp. 1820–1831. (In Russ.).

4. Li Syaonan, Martynova N. V. K istorii shelka v Kitae i ego rasprostraneniya v Rossiyu po Velikommu shelkovomu puti [On the History of Silk in China and its Spread to Russia along the Great Silk Road], *Novye idei novogo veka, materialy mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii FAD TOGU* [New Ideas of the New Century, Materials of the International Scientific Conference of the FAD TOGU], 2010, Vol. 1, pp. 470–475. (In Russ.).

5. Mazeeva E. L., Kupert A. M., Chzhan S. Rossiysko-kitayskoe prigranichnoe sotrudnichestvo (Dalniy Vostok Rossii i Severo-Vostochnyy region Kitaya) v ramkakh programmy «Odin poyas – odin put» [Russian-Chinese Border Cooperation (the Russian Far East and the North-Eastern Region of China) within the Framework of the "One Belt – One Road" Program], *Sotrudnichestvo Kitaya i Rossii v ramkakh initsiativy «Odin poyas – odin put», sbornik materialov Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Cooperation between China and Russia within the Framework of the "One Belt – One Road" Initiative, a Collection of Materials of the International Scientific and Practical Conference]. Kharbin, Center for Russian Studies of Harbin Engineering University, 2017, pp. 84–92. (In Russ.).

6. Pogodin S. N., Chzhou TS. Integratsionnyy proekt: Velikiy shelkovyy put [Integration Project: The Great Walking Path], *Upravlencheskoe konsultirovanie* [Management consulting], 2017, No. 1 (97), pp. 205–210. (In Russ.).

7. Savchenko V. S., Smolina E. S. Velikiy shelkovyy put: istoriya i ekonomika [The Great Silk Road: History and Economy], *Vestnik Omskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo uni-versiteta. Gumanitarnye issledovaniya* [Bulletin of the Omsk State Pedagogical University. Humanitarian Studies], 2015, No. 1 (5), pp. 124–126. (In Russ.).

8. Tian I. Kitaysko-rossiyskoe torgovoe sotrudnichestvo: novyy impuls razvitiyu [Sino-Russian Trade Cooperation: a New Impetus to Development], *Rossiya i Aziya* [Russia and Asia], 2019, No. 2 (7), pp. 22–30. (In Russ.).

9. Chzhay K., Van Ts. Otchet ob Indekse pyati zvenev stran, raspolozhennykh vdol «Odnogo poyasa – odnogo puti» [Report on the Index of Five Links of Countries Located Along the "One Belt – One Road"], *Kommercheskaya Pressa* [Commercial Press], 2018, No. 1, pp. 96. (In Russ.).

10. Shkvarya L. V. Nekotorye aspekty russko-kitayskikh otnosheniy vo vtoroy polovine XIX veka [Some Aspects of Russian-Chinese Relations in the Second Half of the XIX Century]. Ch. 1, *Bylye gody. Rossiyskiy istoricheskiy zhurnal* [Bygone years. Russian Historical Journal], 2019, Vol. 3, No. 53, pp. 1134–1143. (In Russ.).

11. Shkvarya L. V., Yuy Khaylin. Istoricheskie aspekty formirovaniya Velikogo Shelkovogo Puti [Historical Aspects of the Formation of the Great Silk Road], *Nauchnoe obozrenie. Seriya 1: Ekonomika i pravo* [Scientific Review. Series 1: Economics and Law], 2019, No. 6, pp. 124–132. (In Russ.). DOI: 10.26653/2076-4650-2019-6-10

12. Shkvarya L. V. Initsiativa «Odin poyas – odin put»: obzor kontseptualnykh podkhodov i zadachi dlya Rossii [Initiative "One belt – One Way", Review of Conceptual Approaches and Tasks for Russia], *Geopolitika i ekogeodinamika regionov* [Geopolitics and Ecogeodynamics of Regions], 2021, Vol. 7, No. 2, pp. 355–364.

13. Andrea A. J. The Silk Road in World History: a Review Essay, *Asian Review of World Histories*, 2014, Vol. 2, No. 1. pp. 105–127.

14. Chin T. The Invention of the Silk Road, 1877, *Critical Inquiry*, 2013, Vol. 40, No. 1, pp. 194–219.

15. Das K. C. The Making of the “One Belt, One Road” and Dilemmas in South Asia, *China report*, 2017, No. 53, pp. 125–142. (In Russ.). DOI: 10.1177/0009445517696624

16. Sheriff G. I., Agbor T., Arabaci A. Impact of the Belt and Road Initiative on World Politics and Economy, *African Journal of Economics and Sustainable*, 2021, Vol. 4, Issue 2, pp. 96–103. doi: 10.52589/AJESD-VKSRVIC

17. Wood F. The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia. University of California Press, 2004.

18. Wood F., Barnard M. The Diamond Sutra. The Story of The World’s Earliest Dated Printed Book. London, 2010.

19. Zhang F., Yu M., Jiantuo J., Jin Y. The Effect of RMB Internationalization on Belt and Road Initiative: Evidence from Bilateral Swap Agreements, *Emerging Markets Finance and Trade*, 2017, Vol. 53, No. 12, pp. 2845–2857.

Сведения об авторе

Хэ Миндзюнь

кандидат экономических наук, старший преподаватель юридического факультета Куньминского политехнического университета.
Адрес: Куньминский политехнический университет. Китай, город Куньмин, район Чэндун, ул. Цинмин наньлу, 727.
E-mail: sldj2005@163.com

Information about the author

He Mingjun,

PhD, Senior lecturer, Faculty of Law, Kunming Polytechnic University.
Address: Kunming Polytechnic University 727 Qingming nanlu str. Chengdong district, Kunming, China.
E-mail: sldj2005@163.com