

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ



«ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ»: ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РЕГИОНОВ ЗАПАДНОГО ПОРУБЕЖЬЯ РОССИИ

А. Г. Дружинин^{1, 2}

Я. Дун³



Важнейшей составляющей (и фактором) глобальных геоэкономических трансформаций в последние годы выступает развитие Китайской Народной Республики, возрождающийся лидерский потенциал и амбиции этой страны, в том числе ее нарастающие усилия по реформированию, интеграции евразийского пространства. Базовой программной декларацией и инструментом реализации долгосрочных китайских геостратегических интересов (проецирующихся на сопредельные государства, регионы, на перспективы их социально-экономической динамики) является провозглашенный в 2013 году мегапроект «Один пояс — один путь», объединивший в себе транспортно-логистические, производственно-инвестиционные, финансовые, научно-технические, гуманитарные и внешнеполитические аспекты. Опираясь на китайскую и российскую научную аналитику, авторы поставили цель высветить основные геоэкономические и геополитические аспекты реализации концепции «Один пояс — один путь», оценить потенциал и риски инкорпорирования в данный интеграционный проект территорий Российской Федерации. Особое внимание при этом уделено регионам западного порубежья России — это 17 субъектов Федерации, занимающих 8,6% территории страны, концентрирующих 17,4% ее совокупного ВРП и 20,8% всего населения. Проанализированы современные факторы (в том числе геополитические) и тренды экономического развития регионов западного порубежья России, показано, что именно для приграничных, приморских территорий запада Российской Федерации вхождение в контур китайских евразийских интеграционных инициатив (способное генерировать дополнительные предпосылки для позитивной «переоценки» всего российского пространства) особым образом актуализировано. Приоритетное внимание уделено возможностям инкорпорирования в мегапроект «Один пояс — один путь» российских регионов на Балтике, включая и эксклаву, испытывающую выраженную «островизацию» (в инфраструктурно-экономическом смысле) Калининградскую область.

¹ Южный федеральный университет, 344006, Россия, Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, 105.

² Балтийский федеральный университет им. И. Канта, 236041, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14.

³ Нанкинский институт географии и лимнологии Китайской академии наук 210008, Китай, Нанкин, 73-я Восточная Пекинская дорога.

Поступила в редакцию 09.02.2018 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-3

© Дружинин А. Г., Дун Я., 2018

Ключевые слова: геоэкономика, Китай, Евразия, транспортно-логистические коридоры, региональное развитие, центрo-периферийная система, западное порубежье России

Введение

Непрерывным условием производственной активности, как это неизменно акцентирует в своих трудах выдающийся теоретик географии Дэвид Харви [1; 2], выступает «закрепление» («фиксация») пространства (путем создания и реконструкции транспортно-логистической и иной инфраструктуры, производственных объектов, жилищного строительства и др.) и, на этой основе, все новое и новое его «производство». В современной геоэкономической архитектонике масштаб, потенциал и векторы доминантных пространственных изменений в значительной мере обусловлены «взрывным» экономическим ростом в Китайской Народной Республике¹ с ее геостратегическими, маркетинговыми и финансово-инвестиционными интересами. Их устремленной на перспективу геоидеологической манифестацией и одновременно выверенной, поддержанной на международном уровне, обеспеченной ресурсами, технологизированной и уже воплощаемой в сотнях конкретных проектов (подробнее см.: [3—5]) государственной стратегией внешнеэкономических и внешнеполитических взаимодействий по переформатированию евразийского экономического пространства выступает ныне концепция «Один пояс — один путь» (一帶一路), чья полномасштабная имплементация, полагаем, способна породить как новые социально-экономические возможности, так и риски для обширнейших периферийно-периферийных территорий Евразии.

Цель статьи — высветить важнейшие геоэкономические и геополитические аспекты реализации концепции «Один пояс — один путь», оценить возможности инкорпорирования в данный интеграционный проект регионов западного побережья России.

«Один пояс — один путь» как геостратегия и мегапроект по «переформатированию» евразийского пространства

Концепция «Один пояс — один путь» озвучена Председателем КНР Си Цзиньпином осенью 2013 года; менее чем через год она официально названа ключевой составляющей внешнеполитического курса китайского руководства [6]. В марте 2015 года опубликован конкретный план по ее реализации («Прекрасные перспективы и практические действия...»), включивший такие приоритетные аспекты, как транснациональное взаимодействие, сопряжение транспортной инфраструктуры вовлекаемых в проект государств, сотрудничество в энергетической, аграрной и иных сферах, обеспечение условий для инвестиций и свободной торговли [7; 8]. Параллельно презентованы и наиболее вероятностные, соответствующие интересам КНР маршруты (геостратегические направления) прохождения «Одного пояса — одного пути» как непосредственно по внутриконтинентальным территориям Евразии, так и по опоясывающим ее морским акваториям (рис.).

¹ Если в 1992 году на КНР, по данным Всемирного банка, приходилось 1,8% мирового ВВП по официальному обменному курсу, то в 2000 году — 3,6%, 2013-м — 12,6%, в 2015-м — 14,9%; по ППС же валовой продукт нового, уже предугадываемого ведущими аналитиками глобального лидера к 2017 году составил 18,6% от общемирового, превысив аналогичный показатель по США в 1,22 раза, по ЕС — в 1,18 раза.



Рис. Приоритетные маршруты «Одного пояса — одного пути»

Составлено по [6; 9—11].

Помимо диверсифицированной «континентально-океанической» транспортно-логистической составляющей («один пояс», отчасти повторяя древние пути китайских мореходов [12], прорисовывает важнейшие маршруты современного судоходства [13; 14]; «один путь», также подкрепляемый исторической памятью² о былом коммуникационном коридоре, вмещавшем в себя большую часть территории Центрального Китая и простиравшемся по территории современного Ирана, Ирака, Сирии вплоть до западных берегов Средиземного моря, фиксирует приоритеты «сухопутных» геоэкономических взаимодействий) данный мегапроект уже в 2016 году обрел значимый инвестиционно-производственный, научно-технологический³, финансовый и гуманитарный компоненты. Как подчеркивает известный китайский географ Лиу Ви Дун (Liu Wei Don), инициатива «Один пояс — один путь» являет новый интеллектуальный горизонт экономической глобализации, способствуя социальной справедливости, снижая бедность, расширяя выбор путей развития, поддерживая культурное разнообразие [15; 16].

Выступая органичной частью системных, выстраиваемых в формате «взаимного доверия» и «общего выигрыша» [10; 17] усилий по развитию Китай-

² Эта память была возрождена и актуализирована благодаря геоконцепту «Шелкового пути» (die Seidenstrasse), презентованному в работах немецких ученых — географа Ф. фон Рихтгофена и историка А. Херманна (см.: [9]).

³ КНР заявлена готовность поддерживать международные исследовательские проекты стран «Одного пояса — одного пути» в области цифровой экономики, нанотехнологий, биотехнологий и др., включая создание совместных лабораторий, оснащение их оборудованием, стажировки специалистов и др.

ской Народной Республики (включая преодоление сохраняющейся социально-экономической асимметрии между восточными и западными провинциями этой страны [11; 18; 19]), расширению ее маркетинговых возможностей и в целом укреплению геоэкономических и геополитических позиций в рамках общей реализуемой «креативной экспансии» [5], «Один пояс — один путь» знаменует собой концептуальную рамку уже фактически достигнутого (и далее практически закрепляемого, учитывая, что, по имеющимся оценкам [20], уже на современном этапе проект охватывает 65 стран с населением в 4,4 млрд человек) панъевразийского торгового, производственного, инвестиционного и финансового лидерства Китая — государства, все более «выходящего из тени» [21], способного, по мнению экспертов, уже через десять-пятнадцать лет стать первой по совокупной мощи державой мира [22]. Непременным условием полномасштабной и устойчивой реализации данного геостратегического вектора выступает как сохранение стабильной транспортно-логистической «связки» со все еще экономически сильной Европой, так и дальнейшее последовательное вовлечение в китайскую геоэкономику, в сферу интересов китайских корпораций (в том числе на основе масштабной индустриализации периферии [23]) ресурсного потенциала государств Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии, Среднего Востока — уже сейчас КНР доминирует на рынках Пакистана, Таджикистана, Киргизии, Ирана, Монголии, имеет устойчивые интересы в Японии, Индии, странах Персидского залива и др. [24]. Потенциально существенную роль в реализации идеи «Один пояс — один путь» способна (как симптоматично и не без оснований отмечают китайские аналитики [25; 26]) сыграть и Россия, ее регионы.

Возможности и риски реализации проекта «Один пояс — один путь» для России: геоэкономический и геополитический аспекты

Современные взаимоотношения Китая и России базируются не только на разноплановом продолжительном опыте непосредственного географического соседства (в последние годы выступающего важным фактором в том числе трансграничного сотрудничества, развития территорий протяженного китайско-российского приграничья [27]), на значимых (особенно для Российской Федерации, с учетом того, что доля КНР в ее внешнеторговом обороте к началу 2018 года достигла рекордных 17,2%) внешнеторговых обменах, но и на становящейся все более отчетливой в контексте резко проявившегося с 2014 года конфликта в отношениях между Россией и Западом «сближенности» геополитических позиций и интересов двух стран, их евразийской взаимозависимости.

По совокупности своих важнейших общественно-географических параметров Китай и Россия могут быть отнесены к немногочисленной категории «стран-гигантов» [28]; баланс сил между ними тем не менее устойчиво изменяется. В российском «активе» — юрисдикция над обширным сегментом Евразии (31,5% всей ее площади), по-прежнему масштабное, хотя и частично растраченное в постсоветский период геоисторическое наследие, вновь возросшее в последнее десятилетие военно-стратегическое влияние (по оценке С. Караганова, Россия де-факто — крупнейший поставщик безопасности в мире [22]), равно как и усилия, отчасти успешные [29], по выстраиванию «россиецентрированных» межгосударственных интеграционных форматов (ОДКБ, ЕАЭС). Все это, впрочем, контрастирует с геоэкономическим положением

страны, в том числе с устойчиво нарастающей дистанцией между «размерами» китайской и российской экономики. Если в 1992 году по такому важнейшему индикатору, как ВВП (по официальному обменному курсу), позиции двух стран были практически паритетными, то уже к 2000 году китайская превосходила российскую в 4,7, а в 2015 году — в 8,3 раза. На КНР, согласно статистике Всемирного банка, приходится ныне почти четверть ВВП всего евразийского материка, в то время как на Россию — лишь 2,83%, а на все государства ЕАЭС — 3,37% (по ППС доля КНР в ВВП Евразии — 26,5%, России — 4,4%), и в этой ситуации для КНР достигнутые с Российской Федерацией в 2014—2015 годах⁴ договоренности о «сопряжении» евразийских интеграционных инициатив (констатирующие и конструирующие новую евразийскую реальность, являющие логичную попытку уйти от прямого «столкновения интересов», нащупать, выстроить стратегические, ориентированные на перспективу взаимные «скрепы») обретают не только экономический, но и геополитический (пока явно превалирующий) контекст и резоны.

Важно осознавать, что предлагаемый КНР интеграционный проект, в целом созвучный доминирующей в российском научном и политическом дискурсе идее «разворота на восток», формирования «Большого евразийского партнерства» [30—32], первоочередным образом нацелен на решение задач самого «срединного государства», на обустройство его периферии, и рассчитывать России в современном контексте на особые преференции и бонусы не приходится. Отсутствует для Китая и заведомая предопределенность (преимущество) первостепенной реализации северного, идущего по территории РФ варианта (рукава) «одного пути»: южная альтернатива, прочерченная по Центральной Азии, Пакистану, Ирану, государствам Южного Кавказа и Ближнего Востока, облегчает доступ сразу к 16 государствам с мощным (538 млн человек), динамичным (увеличившимся на 18% за последние десять лет) совокупным демографическим потенциалом; вероятность ускоренного социально-экономического роста в этих странах существенно выше, чем в РФ; более благоприятна (имеет меньше геостратегических рисков) и перспектива их инкорпорирования в сферу экономических интересов КНР.

Впрочем, обсуждаемую российскими авторами [33] возможность (и сопутствующий негатив) игнорирования или непервоочередного освоения российского вектора «одного пути» не стоит преувеличивать. Следуя уже сложившейся традиции, КНР, вероятнее всего, будет диверсифицировать трансконтинентальные маршруты (вплоть до готовности соучаствовать в обустройстве Северного морского пути и освоении российского сектора Арктики); основополагающими при этом, в силу несоизмеримости морских и железнодорожных тарифов, продолжают оставаться именно морские грузоперевозки («один пояс»), и для России, сумевшей существенно нарастить свою портовую инфраструктуру на Балтике, в Причерноморье, на Тихом океане [34; 35], это открывает дополнительные возможности развития стратегически значимых приморских территорий. Заметим также, что характерная ныне для геоэкономики Евразии доминантность европейско-китайского товарообмена не вечна; развитие стран Южной и Юго-Восточной Азии (в том числе и в русле китайских инициатив)

⁴ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Москва, 8 мая 2015 года. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 13.03.2018).

неизбежно превратит европейский субконтинент лишь в один из равномаштабных экономических центров. В интересах и Китая, и России важнее в этой связи скоординированно выстраивать и модернизировать не только широтные (восток — запад) транспортные коридоры, но и всю евразийскую коммуникационную инфраструктуру, в частности ее меридианальные (север — юг) отрезки. Параллельно возникают фундаментальные совместные китайско-российские задачи (и ответственность) в сфере безопасности, стабилизации политической, социальной, а в перспективе — и экологической ситуации в странах южного «подбрюшья» Российской Федерации. Именно геополитическое «сопряжение» евразийской активности России и Китая создает фундамент и для последующих крупных совместных инфраструктурных проектов, и для столь необходимого (уже реализуемого, например, в сфере ОПК [36]) научно-технологического сотрудничества, и для обретения мегапроектом «Один пояс — один путь» выраженного собственно «российского вектора». Вхождение в контур китайских евразийских интеграционных инициатив генерирует при этом дополнительные предпосылки для позитивной «переоценки» всего российского пространства (асимметричного, слабо интегрированного, «разреженного» селитебно и экономически [37]); принимая во внимание реалии последнего, равно как и нарастающие геополитические риски, следует отметить особую актуальность (как это ни парадоксально на первый взгляд) приоритетного инкорпорирования в «Один пояс — один путь» именно западных регионов России, включая непосредственно ее «порубежье» — приграничные и приморские территории.

Западное порубежье России: общественно-географические реалии в меняющемся евразийском контексте

Феномен *западного порубежья России* (ЗПР) полимасштабен, нестатичен, многогранен, «размыт» в своем пространственном контуре⁵. Вмещающая барьерно-контактные территории непосредственного сопряжения Запада (в его военно-политическом и цивилизационном смыслах) с Россией и являющая собой «подковообразный» ареал, опоясывающий западную (северо-западную, юго-западную) периферию Российской Федерации, ЗПР вместе с тем позиционно, ментально и институционально в существенной мере инкорпорировано в метарегиональные трансевразийские лимитрофные («буферные») конструкты, или «территории-проливы» [38], такие как «Балто-Черноморье» [39], «Балтийский регион» [40], «Причерноморье» [41], «Баренц-регион» [42]. Это и «фасад», и «буфер», и при-, а также трансграничное пространство, плотно включенное в современную архитектуру страны (в том числе в ее центро-периферийную структуру, в систему «москвоцентричности») и имеющее не только непосредственно примыкающий к рубежам государства региональный и муниципальный контур-каркас, но и множественные (транспорт, логистика, погранично-таможенная инфраструктура и др.) вынесенные элементы. Собственно же в *региональной проекции* ЗПР целесообразно рассматривать прежде всего как совокупность 17 субъектов РФ (табл.), приграничных либо приморских, примыкающих к морским акваториям (4 региона имеют выход исключительно к морским рубежам России).

⁵ Содержательно-объектные рамки категории «российское порубежье» могут варьировать, подразумевая в том числе и предельно широкую ее интерпретацию: «...земли, страны и народы по обе стороны от наших новых и традиционных границ» [43, с. 3].

**Западное побережье России в региональной проекции
(важнейшие хозяйственные и селитебные характеристики)**

Регион	Удельный вес в России*, %				Динамика численности населения за 2010—2016 годы, %	Городские агломерации с населением более 500 тыс. чел.*	Крупнейшие морские порты (грузооборот в 2017 году, млн тонн)**	Инвестиционный рейтинг***
	в территории	в ВВП	в населении	во внешнеторговом обороте				
<i>Северный сегмент</i>								
Архангельская область	2,4	0,6	0,8	0,5	- 5,2	—	—	3В1
Ненецкий автономный округ	1,0	0,3	0,03	0,0	+ 4,8	—	—	3В2
Мурманская область	0,8	0,6	0,5	0,5	- 4,6	—	Мурманск (51,7)	3В1
Республика Карелия	1,1	0,3	0,4	0,2	- 2,5	—	—	3С1
<i>Северо-западный (балтийский) сегмент</i>								
Санкт-Петербург	0,01	4,7	3,6	7,9	+ 7,8	Санкт-Петербургская (около 6,5 млн)	Большой порт Санкт-Петербург (53,6)	1А
Ленинградская область	0,5	1,3	1,2	1,6	+ 4,2	—	Усть-Луга (103,3); Приморск (57,6); Высоцк (17,5)	3А1
Калининградская область	0,1	0,5	0,7	1,5	+ 4,7	Калининградская (около 600 тыс.)	Калининград (13,8)	3В1
Псковская область	0,3	0,2	0,4	0,1	- 4,3	—	—	3В2
<i>Западный сегмент</i>								
Смоленская область	0,3	0,4	0,6	0,5	- 3,1	—	—	3В1
Брянская область	0,2	0,4	0,8	0,2	- 4,3	—	—	3В1
Курская область	0,2	0,5	0,8	0,2	- 0,3	Курская (550 тыс.)	—	3А1
Белгородская область	0,2	1,0	1,1	0,8	+1,4	—	—	2А
Воронежская область	0,3	1,3	1,6	0,4	0,0	Воронежская (1100 тыс.)	—	3А1
<i>Юго-западный (причерноморский) сегмент</i>								
Ростовская область	0,6	1,8	2,9	1,7	- 1,1	Ростовская (более 2 млн)	Ростов-на-Дону (14,9)	2А
Краснодарский край	0,4	3,0	3,8	2,0	+ 6,5	Краснодарская (около 1,2 млн); Сочинско-Туапсинская (550 тыс.)	Новороссийск (147,4); Туапсе (26,6); Порт Кавказ (35,3); Тамань (14,9)	1А
Республика Крым	0,2	0,4	1,3	0,02	- 2,6	Севастопольско-Ялтинская (550 тыс.)	—	3В1
Город Севастополь	0,0	0,1	0,3	0,0	+ 12,9		—	3В2

* По данным Федерального агентства по статистике.

** По данным Ассоциации морских торговых портов России, URL: <http://www.morport.com/>

*** Инвестиционный рейтинг согласно рейтинговому агентству «Эксперт РА», URL: <https://raexpert.ru/>: 1А — максимальный потенциал — минимальный риск; 2А — средний потенциал — минимальный риск; 3А1 — пониженный потенциал — минимальный риск; 3В1 — пониженный потенциал — умеренный риск; 3В2 — незначительный потенциал — умеренный риск; 3С1 — пониженный потенциал — высокий риск.

В России — стране со сложным «многососедским», по А. И. Трейвишу [28], окружением, чей хозяйственный и селитебный каркас в силу комплекса факторов существенно «смещен» на запад, «европоцентричен» [30], а само западное порубежье в нынешнем виде существует, являя свое многообразие [44] и продолжая «доформировываться», немногим более четверти века (почти 71% из 5750 км сухопутных границ Российской Федерации на западе — «постсоветские»), соответствующие регионы в социально-экономической системе страны в своей массе демонстрируют значимые (относительно не «периферийные») позиции, что наглядно иллюстрирует статистика: занимая 8,6% территории, относимые к ЗПР субъекты РФ концентрируют 17,4% ее совокупного ВРП и 20,8% всего населения.

В контексте глобализации, «открытия» трансформирующейся российской экономики и резко проявившихся (особенно в 1990-е годы) экономических градиент в системе «Россия — Запад» западное порубежье нарастило важнейшие в геоэкономическом отношении транспортно-транзитные (локализованные на его территории терминалы по итогам 2017 года обеспечивают 73% всего грузооборота морских портов России), ресурсно-сырьевые и аграрно-производственные функции (симптоматично, что на регионы ЗПР приходится 18,1% внешнеторгового оборота страны). Здесь же сконцентрированы общероссийского масштаба торгово-логистические центры (Санкт-Петербург, Калининград, Новороссийск), «сгустки» производственно-технологической и инновационно-образовательной активности, а также потребительского и инвестиционного спроса (Санкт-Петербургская, Ростовская, Воронежская и Краснодарская городские агломерации). Показательно, что за исключением своего «северного сегмента» (а также Брянской, Смоленской и Псковской областей) ЗПР остается миграционно привлекательным регионом, и сопряженные с этим позитивные демографические и экономические эффекты (подкрепляя доминирующие представления о приоритетном развитии столичных и приморских «портовых» регионов [45—47]) корреспондируют с талассоаттрактивностью [48] — устойчивым притяжением населения, производства и инфраструктуры к морским побережьям. «Историческая колея» развития, дополняемая и подкрепляемая превалярующими в постсоветский период трендами, предопределила «полосообразно-зонально-островной» характер хозяйственного и селитебного «ландшафта» ЗПР, чья полиморфность и вместе с тем значение для страны рельефно высветились в условиях резко проявившейся (с 2014 года) геополитической и геоэкономической турбулентности.

Западное порубежье «пополнилось», в частности, Крымским полуостровом, сразу же ставшим де-факто одним из инвестиционных приоритетов РФ (за 2014—2017 годы инвестиции в основной капитал по двум его регионам возросли в 4,9 раза) и вместе с тем территорией с противоречивым геополитическим статусом и «усеченными» геоэкономическими возможностями. Рост «барьерности» отдельных сегментов границы (с Украиной, Польшей, Литвой и др.) сопровождался не только свертыванием традиционных трансграничных контактов, но и выраженной «островизацией» (в инфраструктурно-экономическом смысле, включая обособление энергетической системы, частичное свертывание приграничного сотрудничества и др.) эксклавной Калининградской области. На этом фоне существенно приросли товарно-сырьевые потоки через основные (балтийские и черноморские) транспортные коридоры [49], а социально-экономический потенциал ЗПР оказался поддержан не только подготовкой к Чемпионату мира по футболу 2018 года (Санкт-Петербург, Калининград, Ростов-на-Дону и Сочи), но и повсеместным укреплением в нем во-

енно-силового и оборонно-промышленного контура. Характерно, что в условиях кризисного спада (2015—2016) большинство (13 из 17) регионов ЗПР демонстрировали экономический рост, в 9 имела место позитивная динамика инвестиционной активности.

Общественно-географическая специфика регионов ЗПР (благоприятное транспортно-транзитное положение, сложившиеся системы расселения с развитой инфраструктурой, экспортная ориентация ключевых производств, опыт трансграничной активности [49—51]) создает возможности, а усиливающееся размежевание в системе «Россия — Запад», дополняемое характерной для отдельных сегментов ЗПР «размытой» идентичностью, сочетающейся со «стрессом соседства» [52], диктует необходимость наращивания их геоэкономической «многовекторности»; определенные возможности связаны здесь и с потенциалом китайского евразийского интеграционного проекта.

Приоритеты и возможности инкорпорирования регионов западного побережья России в мегапроект «Один пояс — один путь»

Темпы, векторы и сама возможность «освоения» китайской геоэкономикой компонент российского пространства (включая регионы ЗПР) обусловлены их позиционными, структурными, функциональными, ресурсными, логистическими и иными особенностями. Вероятнее всего, инкорпорирование экономики России в «Один пояс — один путь» начнется с уже реально осваиваемых китайским бизнесом важнейших центров страны, в первую очередь Санкт-Петербурга⁶. Уместно полагать, что «сопряжение» нового евразийского интеграционного мегапроекта с возможностями и целевыми ориентирами регионов ЗПР будет происходить с ориентацией на опыт западных партнеров, на функционирующие при их участии производственные (в том числе трансграничные) кластеры, что благоприятствует, в частности, привлечению китайских инвестиций в «автосборочные» проекты не только в Санкт-Петербургской агломерации (уже сейчас обеспечивающей 27% общероссийского выпуска автомобилей), но и в Калининградской области, где еще более высокой привлекательностью (с учетом специфики китайского рынка) обладает уникальный комплекс по добыче и обработке янтаря.

Для северного сегмента ЗПР основными аттракторами китайских интересов (пока лишь «прощупываемых») способны стать Мурманск и Архангельск как важнейшие транспортные узлы, базы освоения Арктики и центры регионов со значимым (для производства минеральных удобрений, металлургии и др.) ресурсным потенциалом. Для западного и южного (причерноморского) побережья это агроклиматические ресурсы и базирующие на них, уже в значительной мере экспортоориентированные [49] растениеводческие кластеры (пояс приграничных регионов «от Смоленска до Крыма» обеспечивает 30% всего сельхозпроизводства России).

⁶ Именно в Санкт-Петербурге размещено одно из представительств экспортно-импортного банка Китая (The Export-Import Bank of China / China Exim Bank); с 2005 года китайский бизнес реализовывает в городе на Неве крупный девелоперский проект «Балтийская жемчужина» (жилье); в настоящее время ведется строительство российско-китайского бизнес-парка «Китай-город» и логистического центра «Alibaba Group»; из Пулково выполняются прямые регулярные полеты в Урумчи, Шанхай и Пекин, а также чартерные рейсы в Пекин, Ухань, Макао и Тайбэй, что способствует бизнес-коммуникации, а также привлекает в город тысячи туристов [53].

Наращиванию числа (и отраслевого «спектра») инвестиционных проектов могут благоприятствовать крупные, реализуемые при участии фирм из КНР девелоперские проекты, а также расширяющийся альянс с российским крупным⁷ и средним бизнесом. Катализатором и индикатором инкорпорирования в геоэкономическое пространство «срединного государства» территорий западного порубежья способны стать также китайские инвестиции в портовое хозяйство (пока лишь обсуждаемые) и иные крупные транспортно-логистические комплексы. Для РФ при этом особенно важно с учетом общей геополитической конъюнктуры, а также стабильно нарастающего турецкого влияния в Причерноморье привлечь китайский бизнес на Крымский полуостров, осуществив тем самым его частичную геоэкономическую «деблокаду».

Фиксируя внимание на возможностях и приоритетах, констатируем, что ожидать какой-либо стремительной «китаизации» ЗПР не следует: наши партнеры будут и далее внимательно «присматриваться» к ситуации в регионах, отслеживать общие для страны хозяйственные и политические тренды, параллельно изучая и формируя «порубежные» альтернативы (в Беларуси, на Украине, а также, вероятно, в Турции, Польше, странах Балтии и др.). Россия же, для которой западное порубежье на многие десятилетия сохранит значение первостепенного, важнейшего⁸, должна при этом продолжать последовательно модернизировать транспортную инфраструктуру, шире и эффективнее «точечно» внедрять спектр инструментов развития (СЭЗ (ОЭЗ), ТОР), равно как и содействовать формированию (и наращиванию) «китайского вектора» в территориальном маркетинге городов и регионов при одновременном учете их долгосрочных социально-экономических и экологических интересов.

Заключение

В современной, стремительно изменяющейся Евразии потенциал и возможности китайского проекта «Один пояс — один путь» столь же невозможно игнорировать, сколь и переоценивать, связывая с перспективой включения в контур китайских интеграционных инициатив сиюминутные завышенные экономические ожидания. Сказанное относится и к регионам ЗПР, и к стране в целом. Чем сильнее Российская Федерация будет экономически, чем устойчивее окажутся ее геополитические и геоэкономические позиции в пределах евразийского пространства (в том числе и на основе восстановления продуктивного диалога с государствами Евросоюза), тем более велика вероятность практического «сопряжения» «Одного пояса — одного пути» с задачами пространственного развития России, модернизации ее трансконтинентальной транспортно-логистической сети и с интеграционными усилиями в различных форматах. Что же касается китайского евразийского мегапроекта, то само его появление — это еще один серьезный довод в пользу сохранения (и активизации) «восточного» вектора развития российского общества; частным (но пер-

⁷ Опыт сотрудничества с китайскими партнерами располагают такие ведущие, плотно «укорененные» в регионах ЗПР компании, как «Газпром», «Еврохим», «Фосагро», РУСАЛ, «Объединенная судостроительная корпорация» и др.

⁸ Как справедливо акцентировано в «Концепции стратегии пространственного развития России до 2030 года», «сила инерции будет продолжать двигать пропорции в сторону запада» [54, с. 25].

востепенным, знаковым) его воплощением призвано стать наращивание партнерского взаимодействия российских географов-обществоведов с китайскими коллегами, в том числе и с теми, кто уже продуктивно разрабатывает «россиеведческую» тематику как в университетах (Пекина, Урумчи, Сианя, Ланчжоу, Харбина, Кунмина и др.), так и в академических структурах (в Институте географических наук и природных ресурсов Китайской академии наук, в Институте России, Восточной Европы и Центральной Азии при Академии общественных наук КНР и др.).

Исследование выполнено в рамках гранта РНФ 18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного побережья России в условиях геополитической турбулентности».

Список литературы

1. Harvey D. Revolutionary and Counter Revolutionary Theory in Geography and the Problem of Ghetto Formation // *Antipode*. 1972. Vol. 4, №2. P. 1—13.
2. Harvey D. Globalization and the Spatial Fix // *Geographische Revue*. 2001. №2. P. 23—30.
3. Лукин А.В. Идея «Экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция // *Международная жизнь*. 2014. №7. С. 54—62.
4. Самбурова Е.Н., Мироненко К.В. «Китайское экономическое чудо» в мирохозяйственном измерении // *Региональные исследования*. 2016. №3. С. 149—157.
5. Федоровский А. Россия и вызовы Восточной Азии // *Мировая экономика и международные отношения*. 2016. Т. 60, №3. С. 58—71.
6. Bai Y.X., Wang S.J. Silk-road economic belt: the strategic corridor of China going global // *Journal of Northwest University: Philosophy and Social Sciences Edition*. 2014. Vol. 44, №4. P. 32—38.
7. Zheng L., Liu Z.G. Spatial pattern of Chinese outward direct investment in the Belt and Road Initiative area // *Progress in Geography*. 2015. Vol. 34, №5. P. 563—570.
8. Zou J.L., Liu C.L., Yin G.Q. et al. Spatial patterns and economic effects of China's trade with countries along the Belt and Road // *Progress in Geography*. 2015. Vol. 34, №5. P. 598—605.
9. Feng Z.X. Strategic transportarteries connecting transport arteries China to Eurasia: details of the area, route delineation and function of the New silk-road economic belt // *Science Frontier*. 2014. №4. P. 79—85.
10. Hu A.G., Ma W., Yan Y.L. Connotation, definition and passage of "Silk-Road Economic Belt" strategy // *Journal of Xinjiang Normal University: Edition of Philosophy and Social Sciences*. 2014. Vol. 35, №2. P. 1—11.
11. Zhou M.L. Build Silk Road Economic Belt and promote regional economic correspond development // *China Nationality*. 2014. №8. P. 20—23.
12. Guo L.X. Distribution of ports in China // *Acta Geographica Sinica*. 1994. Vol. 49, №5. P. 385—393.
13. Song Z.Y., Che S.Y., Wang J.E. et al. Spatiotemporal distribution and functions of border ports in China // *Progress in Geography*. 2015. Vol. 34, №5. P. 589—597.
14. Wang J.E., Jiao J.J., Jing Y. et al. Transport hinterlands of border ports by China-Europe express trains and hub identification // *Progress in Geography*. 2017. Vol. 36, №11. P. 1332—1339.
15. Liu W.D. Scientific understanding of the Belt and Road Initiative of China and related research themes // *Progress in Geography*. 2015. Vol. 35, №5. P. 538—544.
16. Liu W.D. Inclusive globalization: New philosophy of China's Belt and Road Initiative // *Bulletin of Chinese Academy of Sciences*. 2017. №4. P. 331—339.
17. Gao H.C. Deepen economic and trade cooperation: the "Belt and Road" makes new pattern of economic and trade cooperation // *International Business and Accountant*. 2014. №6. P. 5—7.

18. Liu W., Liu H., Tang Z. et al. The impacts of exports on regional economic development and industrial restructuring in China // *Acta Geographica Sinica*. 2010. Vol. 65, №4. P. 407—415.
19. Liu H., Yeerken W., Wang C. Impacts of the Belt and Road Initiative on the spatial pattern of territory development in China // *Progress in Geography*. 2015. Vol. 34, №5. P. 545—553.
20. Уняев С. В. Китайский проект «Один пояс — один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией // *Проблемы Дальнего Востока*. 2015. №4. С. 8—21.
21. Портняков В. Я. Возвращение Китая: что дальше? // *Россия в глобальной политике*. 2014. №3. С. 34—43.
22. Караганов С. Мир на вырост // *Россия в глобальной политике*. 2018. №1. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Mir-na-vyurost-19357> (дата обращения: 22.03.2018).
23. Чубаров И. Г., Калашиников Д. Б. «Один пояс — один путь»: глобализация по-китайски // *Мировая экономика и международные отношения*. 2018. Т. 62, №1. С. 25—33.
24. Дружинин А. Г. Геоэкономические взаимозависимости и геополитические альянсы в современном евразийском пространстве // *Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов*. 2017. №6. С. 24—38.
25. Li Q. Regional strategic implication and practice in Chinese-Central-Asian innovative cooperative mode and co-construction of «Silk Road Economic Belt» // *Journal of Shaanxi Normal University: Philosophy and Social Sciences Edition*. 2014. Vol. 43, №4. P. 5—15.
26. Mao H. Y. Prospects of energy cooperation of China with Russia and Central Asian countries // *Progress in Geography*. 2013. Vol. 32, №10. P. 1433—1443.
27. Горячко М. Д., Колосов В. А. Потенциал приграничного взаимодействия и развитие регионов на юге Дальнего Востока и Сибири // *Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы*. М., 2016. С. 55—72.
28. Трейвиш А. И. Город, район, страна и мир. Развитие России глазами страноведа. М., 2009.
29. Druzhinin A. Russia in modern Eurasia: The Vision of a Russian Geographer // *Quaestiones Geographicae*. 2016. Vol. 35, №3. P. 31—39.
30. Вардомский Л. Б. Государственная идентичность и пространственное развитие России: опыт столетия или уроки русских революций // *ЭКО. Всероссийский экономический журнал*. 2017. №12. С. 33—50.
31. Караганов С., Макаров И. Российский поворот на Восток // *Россия в глобальной политике*. 2017. №12. URL: <http://www.globalaffairs.ru/global-processes/Rossiiskii-povorot-na-Vostok-19272> (дата обращения: 22.03.2018).
32. Шупер В. А. Евразийское будущее России в свете чередования интеграционных и дезинтеграционных циклов // *Балтийский регион*. 2016. Т. 8, №4. С. 7—17.
33. Безруков Л. А. Трансиб и Шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие // *ЭКО. Всероссийский экономический журнал*. 2016. №7. С. 21—36.
34. Дружинин А. Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // *Известия РАН. Сер. геогр.* 2016. №6. С. 7—16.
35. Radvanyi J. Quand Vladimir Poutine se fait géographe... // *Hérodote*. 2017. №3—4 (166—167): Géopolitique de la Russie. P. 113—132.
36. Деланоэ И. Сильные и слабые стороны российского ВМФ в период преобразований. Записка Аналитического центра Обсерво. 2018. №17. URL: http://obsfr.ru/fileadmin/Policy_paper/PP_17_RU_Delanoe.pdf (дата обращения: 30.03.2018).
37. *Пространство современной России: возможности и барьеры развития (размышления географов-обществоведов)* / отв. ред. А. Г. Дружинин, В. А. Колосов, В. Е. Шувалов. М., 2012.
38. Цымбурский В. Л. Остров Россия. Геополитические и хронополитические работы. 1993—2007. М., 2007.
39. Ильин М. В., Мелешкина Е. Ю. Балто-Черноморье в двойной системе Европа — Евразия // *Балтийский регион*. 2012. №2. С. 81—87.
40. Клемешев А. П., Корнеев В. С., Пальмовский Т. и др. Подходы к определению понятия «Балтийский регион» // *Балтийский регион*. 2017. Т. 9, №4. С. 7—28.

41. *Добрански С.* Формирование Черноморского сообщества // Полис. Политические исследования. 2013. № 1. С. 177—181.
42. *Рубцова Н.А.* Баренц-регион в условиях глобализации и регионализации // Вестник Поморского университета. Сер.: Гуманитарные и социальные науки. 2009. № 5. С. 60—64.
43. *Бабурин В.Л., Данышин А.И., Елховская Л.И.* География российского порубежья: мы и наши соседи. М., 2006.
44. *Российско-украинское пограничье: двадцать лет разделенного единства / под ред. В.А. Колосова, О.И. Вендиной.* М., 2011.
45. *Гранберг А.Г.* Основы региональной экономики. 4-е изд. М., 2004.
46. *Лачининский С.С., Семенова И.В.* Санкт-Петербургский приморский регион: геоэкономическая трансформация территории. СПб., 2015.
47. *Пчелинцев О.С.* Региональная экономика в системе устойчивого развития. М., 2004.
48. *Дружинин А.Г.* Талассоаттрактивность населения в современной России: общественно-географическая экспликация // Балтийский регион. 2017. Т. 9, № 2. С. 28—43.
49. *Трансграничное кластерообразование в приморских зонах европейской части России: факторы, модели, экономические и экистические эффекты / под ред. А.Г. Дружинина.* Ростов н/Д, 2017.
50. *Колосов В.А.* Как изучать «новое приграничье» России? // Международные процессы. 2004. Т. 2, № 6. С. 89—97.
51. *Поткова Л.И.* Приграничное пространство как особый тип территории (на примере российско-украинского приграничья) // Известия Русского географического общества. 2005. Т. 137, № 1. С. 83—89.
52. *Крылов М.П.* Региональная идентичность в Европейской России. М., 2010.
53. *Приморские зоны России на Балтике: факторы, особенности, перспективы и стратегии трансграничной кластеризации / под ред. А.Г. Дружинина, А.П. Клемешева, Г.М. Федорова.* М., 2018.
54. *Концепция стратегии пространственного развития России до 2030 года : проект.* М., 2016. URL: http://xn----7sbbhnbqial1ebd4mma.xn--p1ai/uploadedFiles/files/Kontseptsiya_SPR.pdf (дата обращения: 20.04.2018).

Об авторах

Александр Георгиевич Дружинин, доктор географических наук, профессор, директор Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем, Южный федеральный университет, Россия; профессор-исследователь, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: alexdru9@gmail.com

Явень Дун, доктор географических наук, профессор, Нанкинский институт географии и лимнологии Китайской академии наук, Китай.

Для цитирования:

Дружинин А.Г., Дун Я. «Один пояс — один путь»: возможности для регионов западного порубежья России // Балтийский регион. 2018. Т. 10, № 2. С. 39—55. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-3.



ONE BELT — ONE ROAD INITIATIVE: A WINDOW OF OPPORTUNITY
FOR RUSSIA'S WESTERN BORDER REGIONS

A. G. Druzhinin¹
Y. Dong²

¹ Southern Federal University
105 Bolshaya Sadovaya St., Rostov-on-Don, Russia 344006

² Immanuel Kant Baltic Federal University
14 A Nevskogo St., Kaliningrad, Russia, 236041.

³ Nanjing Institute of Geography and Limnology, Chinese Academy of Sciences
73 Beijing E Rd, Xuanwu Qu, Nanjing Shi, Jiangsu Sheng, China, 210008

Submitted on February 09, 2018

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-3

In recent years, global geo-economic transformations have been considerably affected by the development of the People's Republic of China, its reviving leadership and ambitions, and its increasing efforts to reformat and integrate the Eurasian space. The One Belt — One Road Initiative is a manifesto and a tool to advance China's long-term geostrategic interests that spread to the bordering states and regions and to the prospects of their socioeconomic development. The initiative encompasses transportation and logistics, production and investment, finances, research and technology, humanitarian affairs, and foreign policy. In this article, we will highlight the key geo-economic and geopolitical aspects of the One Belt — One Road initiative implementation, based on the Chinese and Russian studies. Another goal is to weigh up the risks and benefits associated with the extension of the project to Russian territories. Special attention is paid to Russia's western borderlands — 17 regions that account for 8.6% of the country's territory, 17.4% of the total GRP, and 20.8% of the national population. We analyse the factors in effect — including geopolitical ones, as well as current trends in the development of Russia's western borderlands. It is shown that the inclusion into the Chinese Eurasian integration initiatives creates additional incentives for a positive re-evaluation of the Russian space as a whole and holds special relevance for Russia's western borderlands. We analyse the possibility of including Russia's Baltic regions — the infrastructural and economic island of the Kaliningrad exclave among them — into the One Belt — One Road Initiative.

Keywords: geoeconomics, China, Eurasia, transport and logistics corridors, regional development, core-periphery system, Russia's western borderlands

References

1. Harvey, D. 1972, Revolutionary and Counter Revolutionary Theory in Geography and the Problem of Ghetto Formation, *Antipode*, Vol. 4, no. 2, p. 1—13.
2. Harvey, D. 2001, Globalization and the Spatial Fix, *Geographische Revue*, no. 2, p. 23—30.
3. Lukin, A. V. 2014, The idea of the "Economic belt of the Silk Road" and the Eurasian integration, *Mezhdunarodnaya zhizn'* [International life], no. 7, p. 54—62 (in Russ.).
4. Samburova, E. N., Mironenko, K. V. 2016, The "Chinese Economic Miracle" in the World Economic Dimension, *Regional'nye issledovaniya* [Regional research], no. 3, p. 149—157 (in Russ.).
5. Fedorovsky, A. 2016, Russia and the challenges of East Asia, *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], Vol. 60, no. 3, p. 58—71 (in Russ.).
6. Bai, Y. X., Wang, S. J. 2014, Silk-road economic belt: the strategic corridor of China going global, *Journal of Northwest University: Philosophy and Social Sciences Edition*, Vol. 44, no. 4, p. 32—38.

7. Zheng, L., Liu, Z.G. 2015, Spatial pattern of Chinese outward direct investment in the Belt and Road Initiative area, *Progress in Geography*, Vol. 34, no. 5, p. 563—570.
8. Zou, J.L., Liu, C.L., Yin, G.Q. et al. 2015, Spatial patterns and economic effects of China's trade with countries along the Belt and Road, *Progress in Geography*, Vol. 34, no. 5, p. 598—605.
9. Feng, Z.X. 2014, Strategic transportarteries connecting transport arteries China to eurasia: details of the area, route delineation and function of the new silk road economic belt, *Science Frontier*, no. 4, p. 79—85.
10. Hu, A.G., Ma, W., Yan, Y.L. 2014, Connotation, definition and passage of "Silk-Road Economic Belt" strategy, *Journal of Xinjiang Normal University: Edition of Philosophy and Social Sciences*, Vol. 35, no. 2, p. 1—11.
11. Zhou, M.L. 2014, Build Silk Road Economic Belt and promote regional economic correspond development, *China Nationality*, no. 8, p. 20—23.
12. Guo, L.X. 1994, Distribution of ports in China, *Acta Geographica Sinica*, Vol. 49, no. 5, p. 385—393.
13. Song, Z.Y., Chem, S.Y., Wang, J.E. et al. 2015, Spatiotemporal distribution and functions of border ports in China, *Progress in Geography*, Vol. 34, no. 5, p. 589—597.
14. Wang, J.E., Jiao, J.J., Jing, Y. et al. 2017, Transport hinterlands of border ports by China-Europe express trains and hub identification, *Progress in Geography*, Vol. 36, no. 11, p. 1332—1339.
15. Liu, W.D. 2015, Scientific understanding of the Belt and Road Initiative of China and related research themes, *Progress in Geography*, Vol. 35, no. 5, p. 538—544.
16. Liu, W.D. 2017, Inclusive globalization: New philosophy of China's Belt and Road Initiative, *Bulletin of Chinese Academy of Sciences*, no. 4, p. 331—339.
17. Gao, H.C. 2014, Deepen economic and trade cooperation: the "Belt and Road" makes new pattern of economic and trade cooperation, *International Business and Accountant*, no. 6, p. 5—7.
18. Liu, H.G., Tang, Z.P. et al. 2010, The impacts of exports on regional economic development and industrial restructuring in China, *Acta Geographica Sinica*, Vol. 65b, no. 4, p. 407—415.
19. Liu, H., Yeerken, W.Z.T., Wang, C.L. 2015, Impacts of the Belt and Road Initiative on the spatial pattern of territory development in China, *Progress in Geography*, Vol. 34b, no. 5, p. 545—553.
20. Unyaev, S.V. 2015, Chinese project "One belt is one way": concept, plan, cooperation with Russia, *Problemy Dal'nego Vostoka* [Problems of the Far East], no. 4, p. 8—21 (in Russ.).
21. Portnyakov, V. Ya. 2014, The Return of China: What Next? *Rossiia v global'noi politike* [Russia in global politics], no. 3, p. 34—43 (in Russ.).
22. Karaganov, S. 2018, The world at the rear, *Rossiia v global'noi politike* [Russia in global politics], no. 1, available at: <http://www.globalaffairs.ru/number/Mir-na-vyrost-19357> (accessed 22.03.2018) (in Russ.).
23. Chubarov, I.G., Kalashnikov, D.B. 2018, "One belt is one way": globalization in Chinese, *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], Vol. 62, no. 1, p. 25—33 (in Russ.).
24. Druzhinin, A.G. 2017, Geo-economic interdependencies and geopolitical alliances in the modern Eurasian space, *Sotsial'no-ekonomicheskaya geografiya. Vestnik Assotsiatsii rossiiskikh geografov-obshchestvovedov (ARGO)* [Socio-economic geography. Bulletin of the Association of Russian Geographers-social scientists (ARGO)], no. 6, p. 24—38 (in Russ.).
25. Li, Q. 2014, Regional strategic implication and practice in Chinese-Central-Asian innovative cooperative mode and co- construction of "Silk Road Economic Belt", *Journal of Shaanxi Normal University: Philosophy and Social Sciences Edition*, Vol. 43, no. 4, p. 5—15.
26. Mao, H.Y. 2013, Prospects of energy cooperation of China with Russia and Central Asian countries, *Progress in Geography*, Vol. 32, no. 10, p. 1433—1443.
27. Goryachko, M.D., Kolosov, V.A. 2016, Potential of cross-border cooperation and development of regions in the south of the Far East and Siberia. In: *Rossiiskoe pogranič'e: sotsial'no-politicheskie i infrastrukturalnye problemy* [Russian borderlands: socio-political and infrastructure problems], Moscow, p. 55—72 (in Russ.).

28. Treyvish, A.I. 2009, *Gorod, raion, strana i mir. Razvitie Rossii glazami stranoveda* [City, district, country and world. The development of Russia through the eyes of the country expert], Moscow, 372 p. (in Russ.).
29. Druzhinin, A. 2016, Russia in modern Eurasia: The Vision of a Russian Geographer, *Quaestiones Geographicae*, Vol. 35, no. 3, p. 31—39.
30. Vardomsky, L.B. 2017, State identity and spatial development of Russia: the experience of the century or lessons of Russian revolutions, *ECO*, no. 12, p. 33—50 (in Russ.).
31. Karaganov, S. Makarov, I. 2017, The Russian turn to the east, *Rossiya v global'noi politike* [Russia in global politics], no. 12, available at: <http://www.globalaffairs.ru/global-processes/Rossiiskii-povorot-na-Vostok-19272> (accessed 22.03.2018) (in Russ.).
32. Shuper, V.A. 2016, Eurasian Future of Russia: Alternating Integration and Disintegration Cycles, *Balt. Reg.*, Vol. 8, no. 4, p. 4—12. doi: 10.5922/2079-8555-2016-4-1.
33. Bezrukov, L.A. 2016, Transsib and the Silk Road: global infrastructure and regional development, *ECO*, no. 7. p. 21—36 (in Russ.).
34. Druzhinin, A.G. 2016, "Marine component" of Russian social geography: traditions and innovations, *Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya* [Proceedings of the Russian Academy of Sciences. Geographic series], no. 6, p. 7—16 (in Russ.).
35. Radvanyi, J. 2017, Quand Vladimir Poutine se fait géographe... *Hérodote*, Vol. 3, no. 166—167, p. 113—132. doi: 10.3917/her.166.0113.
36. Delanoe, I. 2018, The strengths and weaknesses of the Russian Navy in the period of transformation, *OBSERVO*, 24 p., available at: http://obsfr.ru/fileadmin/Policy_paper/PP_17_RU_Delanoe.pdf (accessed 30.03.2018) (in Russ.).
37. Druzhinin, A.G., Kolosov, V.A., Shuvalov, V.E. (ed.) 2012, *Prostranstvo sovremennoi Rossii: vozmozhnosti i bar'ery razvitiya (razmyshleniya geografov-obshchestvovedov)* [The space of modern Russia: opportunities and barriers of development (reflections of social geographers)], Moscow, 336 p. (in Russ.).
38. Tsymburskii, V.L. 2007, *Ostrov Rossiya. Geopoliticheskie i khronopoliticheskie raboty. 1993—2007* [Island of Russia. Geopolitical and chronopolitical work. 1993—2007], Moscow, 345 p. (in Russ.).
39. Ilyin, M.V., Meleshkina, E. Yu. 2012, The Baltic-Pontic region in the Europe—Eurasia dual system, *Balt. Reg.*, no. 2, p. 62—75. doi: 10.5922/2079-8555-2012-2-7.
40. Klemeshev, A.P., Korneevets, V.S., Palmowski, T., Studzieniecki, T., Fedorov, G.M. 2017, Approaches to the Definition of the Baltic Sea Region, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no. 4, p. 4—20. doi: 10.5922/2079-8555-2017-4-1.
41. Dobransky, S. 2013, Formation of the Black Sea community, *Polis*, no. 1, p. 177—181 (in Russ.).
42. Rubtsova, N.A. 2009, The Barents region in the context of globalization and regionalization, *Vestnik Pomorskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki* [Bulletin of the Pomor University. Series: Humanities and Social Sciences], no. 5, p. 60—64 (in Russ.).
43. Baburin, V.L., Danshin, A.I., Elkhovskaya, L.I. 2006, *Geografiya rossiiskogo porubezh'ya: my i nashi sosed'i* [Geography of the Russian border: we and our neighbors], Moscow, 303 p. (in Russ.).
44. Kolosov, V.A., Vendina, O.I. (eds.) 2011, *Rossiisko-ukrainskoe pogranich'e: dvadtsat' let razdelen'nogo edinstva* [Russian-Ukrainian borderlands: twenty years of divided unity], Moscow, 352 p. (in Russ.).
45. Granberg, A.G. 2004, *Osnovy regional'noi ekonomiki* [Basics of regional economy], Moscow, 495 p. (in Russ.).
46. Lachininsky, S.S., Semenova, I.V. 2015, *Sankt-Peterburgskii primorskii region: geoeconomicheskaya transformatsiya territorii* [St. Petersburg seaside region: geo-economic transformation of the territory], St. Petersburg, 191 p. (in Russ.).
47. Pchelintsev, O.S. 2004, *Regional'naya ekonomika v sisteme ustoichivogo razvitiya* [Regional economy in the system of sustainable development], Moscow, 258 p. (in Russ.).
48. Druzhinin, A.G. 2017, The coastalisation of population in today's Russia: A sociogeographical explication, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no. 2, p. 19—30. doi: 10.5922/2079-8555-2017-2-2.
49. Druzhinin, A. G. (ed.) 2017, *Transgranichnoe klasteroobrazovanie v primorskikh zonakh Evropeiskoi chasti Rossii: faktory, modeli, ekonomicheskie i ekisticheskie efekty* [Transboundary cluster formation in the coastal zones of the European part of Russia: factors, models, economic and telecommunication effects], Rostov-on-Don, 421 p. (in Russ.).

50. Kolosov, V. A. 2004, How to study the "new frontier" of Russia? *Mezhdunarodnye protsessy* [International Processes], Vol. 2, no. 6, p. 89—97 (in Russ.).

51. Popkova, L. I. 2005, Cross-border space as a special type of territory (on the example of the Russian-Ukrainian borderland), *Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshchestva* [Proceedings of the Russian Geographical Society], Vol. 137, no. 1, p. 83—89 (in Russ.).

52. Krylov, M. P. 2010, *Regional'naya identichnost' v Evropeiskoi Rossii* [Regional identity in European Russia], Moscow, 240 p. (in Russ.).

53. Druzhinin, A. G., Klemeshev, A. P., Fedorov, G. M. (eds.). 2018, *Primorskie zony Rossii na Baltike: faktory, osobennosti, perspektivy i strategii transgranichnoi klasterizatsii* [Primorye zones of Russia in the Baltic: factors, features, perspectives and strategies of transboundary clustering], Moscow, 210 p. (in Russ.).

54. The concept of the strategy of spatial development of Russia until 2030. Project, 2016, Moscow, available at: http://xn----7sbbhnbqial1ebd4mma.xn--p1ai/uploadedFiles/files/Kontseptsiya_SPR.pdf (accessed 20.04.2018) (in Russ.).

The authors

Prof. Alexander G. Druzhinin, Director of the North Caucasus Institute for Economic and Social Studies, Southern Federal University; Research Professor; Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: alexdru9@gmail.com

Prof. Yawen Dong, Nanjing Institute of Geography and Limnology, Chinese Academy of Sciences, China.

To cite this article:

Druzhinin A. G., Dong Y. 2018, One Belt — One Road Initiative: A Window of Opportunity for Russia's Western Border Regions, *Balt. Reg.*, Vol. 10, no. 2, p. 39—55. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-3.