



оригинальная статья

Проблемы и перспективы участия ЕС, ЕАЭС и Китая в БЕП

Пакулин Виталий Сергеевич

Национальный исследовательский Томский государственный университет, Россия, г. Томск

<https://orcid.org/0000-0002-6336-8545>pakulin.vitalii@gmail.com

Поступила в редакцию 04.04.2022. Принята после рецензирования 04.05.2022. Принята в печать 20.05.2022.

Аннотация: Исследуются проблемы и перспективы участия ЕС в реализации Большого евразийского партнерства (БЕП) – концепции создания общего геоэкономического пространства в Евразии. Цель статьи – оценить возможности формирования контура интеграционного сотрудничества между ЕС, Китаем и РФ. Задачи: определить основные направления взаимодействия по линии ЕС – КНР в рамках проекта «Один пояс – один путь» (ОПОП) и КНР – РФ в рамках процессов сопряжения между ОПОП и Евразийским экономическим союзом; на основе сравнительного анализа выявить потенциальные треки сотрудничества между ЕС, КНР и РФ в рамках концепции БЕП. Сделан вывод, что в настоящее время стороны не готовы к построению Большой Евразии: взаимодействие КНР – ЕС и КНР – РФ в рамках ОПОП происходит независимо друг от друга. Однако при условии нормализации отношений между РФ и ЕС стороны могут начать многостороннее сотрудничество в сфере инфраструктурного строительства в Евразии (системы мультимодальных перевозок), а также в инвестиционном секторе в рамках уже существующих финансовых институтов, таких как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций.

Ключевые слова: отношения ЕС – КНР, отношения РФ – ЕС, Один пояс – один путь, евразийская интеграция, Большое евразийское партнерство

Цитирование: Пакулин В. С. Проблемы и перспективы участия ЕС, ЕАЭС и Китая в БЕП. *Вестник Кемеровского государственного университета*. 2022. Т. 24. № 3. С. 391–397. <https://doi.org/10.21603/2078-8975-2022-24-3-391-397>

full article

The European Union, the Eurasian Economic Union, and China: Problems and Prospects for Participation in the Greater Eurasian Partnership

Vitaly S. Pakulin

Tomsk State University, Russia, Tomsk

<https://orcid.org/0000-0002-6336-8545>pakulin.vitalii@gmail.com

Received 4 Apr, 2022. Accepted after peer review May 4, 2022. Accepted for publication May 20, 2022.

Abstract: The article features the role of the EU in the Greater Eurasian Partnership (GEP), a common geo-economic area in Eurasia proposed by Russian President Vladimir Putin at the St. Petersburg Economic Forum in 2016. The author assessed the prospect of cooperation between the EU, China, and the Russian Federation on a bilateral level, including the GEP concept. The author sees no premises for establishing Greater Eurasia at present: the interactions between China and the EU and between China and Russia as part of The Belt and Road Initiative (BRI) are independent of each other. If relations between the Russian Federation and the EU ever return to normalcy, the parties can begin a multilateral cooperation in the field of infrastructure construction in Eurasia, e.g., multimodal transportation systems, as well as in the investment sector, e.g., the Asian Infrastructure Investment Bank.

Keywords: EU – China relations, Russia – EU relations, The Belt and Road Initiative, Eurasian Integration, Greater Eurasian Partnership

Citation: Pakulin V. S. The European Union, the Eurasian Economic Union, and China: Problems and Prospects for Participation in the Greater Eurasian Partnership. *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2022, 24(3): 391–397. (In Russ.) <https://doi.org/10.21603/2078-8975-2022-24-3-391-397>

Введение

Ухудшение отношений между Россией и странами Запада на фоне конфликта на Украине мотивировало власть РФ искать альтернативные пути развития политико-экономических связей. Санкции западных стран против ряда секторов российской экономики способствовали выработке внешнеполитического курса РФ, ориентированного на развитие сотрудничества в рамках евразийских интеграционных проектов. На сегодняшний день одним из основных направлений внешней политики РФ является продвижение Большого евразийского партнерства (БЕП) – концепции создания общего геэкономического пространства в Евразии, выдвинутой Президентом РФ Владимиром Путиным во время выступления на Петербургском экономическом форуме в 2016 г. Ядром данной интеграционной концепции является сопряжение между Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС) и китайским проектом «Один пояс – один путь» (ОПОП), запущенное в 2015 г.

В связи с этим проблема евразийской интеграции чрезвычайно актуализировалась в российском и зарубежном научном дискурсах. Среди исследований, посвященных китайскому проекту и его влиянию на международные отношения на Евразийском континенте, стоит выделить работы А. В. Лукина [1], С. А. Сазонова [2], М. М. Лебедевой [3]. Анализ динамики взаимодействия Китая с ЕС рассматривается в коллективной монографии сотрудников Института Европы РАН [4]. Интерес к изучению процессов сотрудничества в Евразии также наблюдается среди зарубежных исследователей. Европейские авторы скептически относятся к возможности построения Большой Евразии с участием ЕС, Китая и РФ. Такая точка зрения содержится в работах Бобо Ло [5], Ксении Киркхем [6], Алисы Экмен [7], Игоря Пеллициари и Андрея Криковича [8]. Китайские исследователи более благосклонны к перспективам интеграционного сотрудничества между ЕАЭС и ОПОП. Тема сопряжения двух проектов стала центральным направлением исследований китайских авторов Чжао Хуэйжуна [9], Ли Юнцуня [10], Чжао Хуашена [11], Чжана Хунжоу [12] и т. д.

Усиление взаимодействия с Китаем не означает, что Россия отказывается от развития сотрудничества с ЕС, который остается ключевым российским экономическим партнером. Согласно концепции внешней политики РФ 2016 г., создание общего экономического пространства с целью «достижения единства региона без разделительных линий»¹ является одним из стратегических приоритетов в отношениях с ЕС.

Москва заинтересована в том, чтобы по мере развития ОПОП основные евразийские транспортные маршруты из Китая в Европу проходили через Россию и страны ЕАЭС. БЕП – это не только одна из важнейших интеграционных концепций, выдвинутых Россией, но и вполне реализуемый план взаимодействия с ключевыми акторами региона.

ЕС занимает более осторожную позицию. В резолюции Европарламента от сентября 2014 г. говорится, хотя и расплывчато, что «комиссии ЕС стоит изучить возможные пути сотрудничества ЕС с Евразийским экономическим союзом»². Осенью 2015 г. бывший глава Комиссии ЕС Ж.-К. Юнкер выразил одобрение идеи взаимодействия между двумя организациями, однако он отметил, что сотрудничество обусловлено выполнением Минских соглашений. В условиях продолжающегося кризиса на Украине пока невозможно говорить о начале трехстороннего диалога по строительству Большой Евразии. Однако анализ взаимодействия в рамках ОПОП на уровнях ЕС – Китай и ЕАЭС – Китай показывает, что стороны могут найти общие направления для реализации планов создания единого экономического пространства от Лиссабона до Владивостока.

Уровень ЕС – Китай

В 2015 г. Китай опубликовал первый программный документ, посвященный целям и задачам ОПОП³, однако реакция со стороны институтов ЕС на его публикацию была относительно незаметной. Только в резолюции Европарламента от 16 декабря 2015 г. об отношениях между ЕС и Китаем был принят к сведению «запуск инициативы "Пояса и пути", направленной на создание крупных энергетических и коммуникационных связей между Центральной, Западной и Южной Азией, а также Европой». Далее подчеркивалось, что учитывая геостратегическую актуальность этой инициативы, ее следует реализовывать в многостороннем порядке и что «крайне важно осуществлять соответствующие проекты в условиях полной прозрачности и с участием всех заинтересованных сторон». Европарламент призвал Комиссию «принять во внимание влияние глобальной инвестиционной политики Китая, а также его инвестиционной деятельности в ЕС и в странах Восточного партнерства»⁴.

До сих пор ЕС не выработал полноценный стратегический подход к взаимодействию с ОПОП и его влиянием на региональную динамику, т. к. не до конца ясны

¹ Концепция внешней политики РФ. Утверждена Указом Президента РФ № 640 от 30.11.2016. URL: <https://docs.cntd.ru/document/420384312?mark=6560IO> (дата обращения: 31.03.2022).

² European Parliament resolution of 18 September 2014 on the situation in Ukraine and the state of play of EU-Russia relations. URL: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2014-0025_EN.html?redirect (accessed 31 Mar 2022). Здесь и далее по тексту перевод выполнен автором статьи.

³ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. Пекин: Изд. лит. на иностр. яз., 2015. URL: https://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/201504/t20150415_766831.html (дата обращения: 31.03.2022).

⁴ European Parliament resolution of 16 December 2015 on EU-China relations. URL: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2015-0458_EN.html?redirect (accessed 31 Mar 2022).

инструменты реализации проекта и стратегические интересы Китая. Тем не менее на высоком уровне были сделаны некоторые шаги с целью достижения большей прозрачности процессов сотрудничества. В сентябре 2015 г. Европейская комиссия и правительство Китая подписали соглашение о создании платформы по взаимодействию⁵ между ЕС и КНР с целью усиления сотрудничества в таких областях, как инфраструктура, оборудование, технологии и стандарты управления, а также поиска возможностей по сопряжению инициативы ОПОП и такого проекта, как Трансевропейская транспортная сеть (TEN-T)⁶. Предполагалось, что посредством обмена информацией и координации инфраструктурных проектов можно будет обеспечить равные условия для всех инвесторов. Ко всему прочему данная платформа была призвана определить возможности инвестиционного сотрудничества китайского Фонда Шелкового пути и Европейского фонда стратегических инвестиций. До 2017 г. деятельность данной платформы была недостаточно заметна из-за противоречий между сторонами. В частности, Европейская комиссия, которая является двигателем и защитником европейского законодательства и стандартов, негативно относится к китайской модели инвестирования проектов в области инфраструктуры, которая обычно предусматривает государственные гарантии и характеризуется закрытой системой предоставления тендеров на строительство. Нежелание Китая принять открытые правила государственного финансирования проектов привело к тому, что на 18 саммите ЕС-Китай сторонам не удалось подписать совместное коммюнике и урегулировать важные вопросы.

В июле 2018 г. был опубликован краткосрочный план по сопряжению инфраструктурных стратегий ЕС и Китая и составлен список из 34 пилотных проектов в области инфраструктуры для совместной реализации⁷. На 20 саммите данный план вместе со списком проектов был официально принят сторонами в качестве ориентира для дальнейшего сотрудничества⁸. В число этих проектов вошло строительство различных автомагистралей, железных дорог и контейнерных терминалов как в Европе, так и в Китае. По состоянию на 2020 г. сотрудничество продолжалось по ряду определенных проектов, включая логистический и промышленный центр в Рижском свободном порту, железную дорогу Риека-Загреб-Будапешт и автомагистраль между Хорватией и Боснией и Герцеговиной [13, р. 27].

Будучи двумя крупнейшими торговыми партнерами в мире, ЕС и Китай имеют общую заинтересованность в снижении транспортных издержек, которые в первую очередь обусловлены длительным временем доставки товаров. Переход на железнодорожный транспорт сможет существенно сократить это время. Строительство инфраструктуры позволит сократить время в пути по железной дороге из Китая в Европу до 16–21 дня по сравнению с 37–45 днями при транспортировке морским транспортом [14, р. 259]. Успешная реализация идеи создания Трансевразийского сухопутного моста сможет обеспечить не только более быструю перевозку товаров из Китая на рынки ЕС, но и откроет для компаний из ЕС новый экономически эффективный маршрут для экспорта европейской продукции.

Развитие железнодорожных маршрутов между Европой и Китаем в перспективе может создать конкуренцию морским и авиаперевозкам. Однако быстрая доставка железнодорожным транспортом компенсируется ее высокой стоимостью по сравнению с транспортировкой морем [15, с. 100]. Так, средняя стоимость доставки морским путем в европейские страны из Китая составляет 922 доллара за 40-футовый контейнер, в то время как транспортировка железной дорогой – в три раза дороже. Тем не менее из-за сокращения времени транзита и того факта, что технологии позволяют сократить расходы на железнодорожные перевозки, ОПОП может изменить ситуацию в международной торговле, переместив большие объемы торговли с моря на сухопутные линии. С 2017 г. Китай принял ряд мер для снижения тарифов на железнодорожные перевозки, а в 2019 г. Министерство транспорта КНР объявило о планах снизить ставку налога на добавленную стоимость для железнодорожных перевозок⁹.

При условии сохранения модели с высоким уровнем субсидирования железнодорожные перевозки будут оставаться более дешевым вариантом, чем авиаперевозки, особенно для товаров с высокой стоимостью или чувствительных ко времени (например, медицинских товаров). Эффективность железнодорожных путей доставки подтвердилась во время пандемии коронавируса, когда сбои в цепочках поставок и рост расходов на авиаперевозки и морские перевозки привели к значительному спросу использования железнодорожного транспорта. Однако ключевой проблемой остается вопрос долгосрочной финансовой

⁵ EU-China Summit joint statement: The way forward after forty years of EU-China cooperation. 29 Jun 2015. URL: <https://www.consilium.europa.eu/media/23732/150629-eu-china-summit-joint-statement-final.pdf> (accessed 31 Mar 2022).

⁶ Regulation (EU) № 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision № 661/2010/EU. 2013. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32013R1315> (accessed 31 Mar 2022).

⁷ List of projects to be considered in the framework of the EU-China Connectivity platform. 16 Jul 2018. URL: <https://www.docksthefuture.eu/list-of-projects-to-be-considered-in-the-framework-of-the-eu-china-connectivity-platform/> (accessed 31 Mar 2022).

⁸ EU-China summit, Beijing, 16 Jul 2018. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/international-summit/2018/07/16/> (accessed 31 Mar 2022).

⁹ В Китае снижены сборы за грузовые железнодорожные перевозки. 02.04.2019. URL: http://russian.news.cn/2019-04/02/c_137942731.htm (дата обращения: 31.03.2022).

жизнеспособности в отсутствие китайских субсидий, которые должны постепенно сокращаться вплоть до отмены¹⁰.

Развитие железнодорожных маршрутов в значительной степени соответствует приоритетам ЕС. Железные дороги – вид транспорта с наибольшим количеством узких мест, поэтому с 2014 г. на их «расшивку» выделяется большая часть финансирования в рамках программы CEF¹¹. Развитие сотрудничества между ЕС и Китаем в области инфраструктуры, инвестиций и торговли сопряжено с рядом проблем. Основной из них является несбалансированность двусторонней торговли. Так, поезда из Китая полностью загружены товарами, в то время как поезда в обратную сторону зачастую отправляются с заметно меньшим количеством продукции.

Дополнительные трудности вносит отсутствие в Пекине четко определенного набора руководящих принципов по реализации проекта, которые укладываются в логику традиционной китайской прагматичной и гибкой стратегии, изменяющейся в зависимости от новых реалий в международных отношениях. Однако такой подход порождает двусмысленность у других стран – потенциальных партнеров в рамках инициативы [16, с. 6]. С одной стороны, благодаря созданию Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Китай укрепил экономическую дипломатию и повысил статус надежного партнера. С другой – отсутствие связи с политическими кругами в странах, которые Китай считает ключевыми партнерами при стратегическом планировании ОПОП, привело к тому, что некоторые из них относятся к данной инициативе с подозрением и скептицизмом. В марте 2019 г. комиссар по бюджету и человеческим ресурсам Пюнтер Эттингер выразил мнение, что ЕС должен иметь право накладывать вето на китайские инвестиции в инфраструктуру стран-членов ЕС, если они не отвечают общим интересам Союза¹². Растущая инвестиционная активность Китая в ЕС привела к принятию ряда законодательных инициатив, направленных на ограничение доступа китайских инвесторов на европейских рынках. Так, в октябре 2020 г. ЕС представил новый механизм скрининга прямых иностранных инвестиций, главная цель которого – отслеживание потенциальных инвестиционных угроз для стратегических отраслей внутри стран ЕС со стороны третьих стран, в особенности КНР¹³.

Брюссель придерживается позиции, что для сотрудничества с Китаем в долгосрочной перспективе ЕС должен выработать надлежащие стандарты и правила. Определенные шаги для достижения понимания между ЕС и Китаем в инвестиционной сфере были сделаны на 21 саммите в 2019 г. Результатом стало намерение подписать всеобъемлющее двустороннее инвестиционное соглашение в 2020 г.¹⁴ Предполагалось, что оно будет способствовать упрощению доступа к рынкам, устранению дискриминирующих требований и практик, затрагивающих иностранных инвесторов, а также созданию сбалансированной системы защиты инвестиций. Однако в связи с обвинениями Китая со стороны ЕС в нарушении прав человека в Синьцзяне, Тибете и Гонконге подписание соглашения было отложено на неопределенный срок.

Уровень ЕАЭС – Китай

После официального визита В. Путина в КНР весной 2014 г. лидеры двух стран опубликовали совместное заявление о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия. В нем лидер РФ отметил важность китайской инициативы и предложил продолжить поиск путей возможного сопряжения проекта Экономического пояса Шелкового пути и создаваемого ЕАЭС¹⁵.

В марте 2015 г. был опубликован первый официальный документ «Прекрасные перспективы и практические действия...», который уточнил цели и задачи Пути, а в мае состоялся визит лидера КНР в РФ, приуроченный к 70 годовщине победы в ВОВ. 8 мая Путин и Си Цзиньпин подписали совместное заявление, в котором стороны выразили взаимную поддержку евразийских интеграционных проектов РФ и КНР и объявили о начале процесса сопряжения ЕАЭС и Пути. В нем были определены приоритетные направления сотрудничества: торговля, инвестиции, финансы и инфраструктурная взаимосвязанность¹⁶. Стоит отметить, что заявление 2015 г. было подписано только Президентом РФ и постфактум поддержано остальными членами.

Далее, по предложению РФ, позиционирование ЕАЭС как одного из центров формирования БЕП путем сопряжения с «Путем» было закреплено в стратегических

¹⁰ 财政部要求中欧班列逐年降补贴 2019 年不超运费四成 [Минфин требует, чтобы грузовые поезда Китай-Европа ежегодно сокращали субсидии в 2019 г.]. 5 Jun 2019. URL: <http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/yanjiu/hangyezsk/201906/84156.html> (accessed 31 Mar 2022).

¹¹ Connecting Europe Facility. URL: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility.htm> (accessed 31 Mar 2022).

¹² Dikov I. Commissioner Proposes EU Veto Power on Chinese Infrastructure Investments after Italy's BRI Deal. 24 Mar 2019. URL: <https://www.european-views.com/2019/03/commissioner-proposes-veto-power-on-chinese-infrastructure-investments-in-eu-after-italys-bri-deal/> (accessed 31 Mar 2022).

¹³ EU foreign investment screening mechanism becomes fully operational. 9 Oct 2020. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1867 (accessed 31 Mar 2022).

¹⁴ 21 EU-China Summit Joint statement. Brussels, 9 Apr 2019. URL: <https://www.consilium.europa.eu/media/39020/euchina-joint-statement-9april2019.pdf> (accessed 31 Mar 2022).

¹⁵ Совместное заявление РФ и КНР о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия. 24.05.2014. URL: <http://kremlin.ru/supplement/1642> (дата обращения: 31.03.2022).

¹⁶ Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. 08.05.2015. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 31.03.2022).

направлениях развития ЕАЭС до 2025 г.¹⁷ Китай стал первой страной, откликнувшейся на идею БЕП. После саммита Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в Ташкенте 25 июня 2016 г. президент РФ посетил Китай с официальным визитом. Встреча политических элит России и Китая привела к подписанию совместного заявления двух стран, в котором, в частности, говорится: «Россия и Китай выступают за создание евразийского всеобъемлющего партнерства, основанного на принципах открытости, транспарентности и учета взаимных интересов, в том числе с возможным подключением стран – членов ЕАЭС, ШОС и АСЕАН»¹⁸.

В июле 2017 г. министр торговли Китая Чжун Шань и министр экономического развития России Максим Орешкин подписали «Совместное заявление Министерства экономического развития РФ и Министерства коммерции КНР о совместном технико-экономическом обосновании Соглашения о Евразийском экономическом партнерстве»¹⁹. В целом в период 2015–2021 гг. Россия, страны ЕАЭС и Китай неоднократно выступали с совместными заявлениями о готовности к формированию всеобъемлющего евразийского партнерства путем сопряжения интеграционных стратегий. Но несмотря на амбициозные заявления, сторонам все еще предстоит разработать конкретные инструменты реализации БЕП и экономическую сущность этого партнерства [17, с. 131].

Неопределенность параметров сотрудничества привело к тому, что соглашение о сопряжении 2015 г., которое получило широкую огласку, в действительности не принесло каких-либо существенных результатов, поскольку сторонам не удалось договориться о реализации ряда проектных предложений от ЕАЭС на основании экономической нецелесообразности. В 2017 г. Евразийская комиссия сформировала список из 40 инфраструктурных проектов, однако ни один из них не получил даже примерных сроков реализации, а их список не появился в свободном доступе²⁰.

Недостаточно активная позиция Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) может стать причиной сворачивания процессов сопряжения [18]. Это обусловлено ограниченностью полномочий Комиссии. Она не может начинать переговоры с Китаем по вопросам, выходящим за рамки ее компетенции. Для наращивания сотрудничества по линии ЕАЭС – КНР могут быть расширены полномочия ЕЭК в сфере макроэкономической политики. Однако

расширение компетенций ЕЭК может быть достигнуто только решением Высшего Евразийского экономического совета о внесении изменений в Союзный договор. Такая специфика взаимодействия с Китаем в рамках сопряжения в первую очередь обусловлена сугубо экономическим характером интеграции ЕАЭС, о чем неоднократно заявляли представители государств-членов.

Заключение. Перспективы реализации БЕП с участием ЕС, КНР и ЕАЭС

Анализ уровней взаимодействия ЕС – Китай и ЕАЭС – Китай показывает, что идея создания БЕП вполне реализуема при нормализации политических отношений между Россией и Западом. Привлекательность евразийского сотрудничества осложняется определением фундамента, на котором оно могло бы быть реализовано. Для этого сторонам предстоит решить ряд задач.

Во-первых, найти формат, в котором ЕАЭС и ЕС, представляющие собой институционально оформленные интеграционные организации, могли бы быть совмещены с геоэкономическим проектом ОПОП, не имеющим строго очерченных институциональных рамок. На фундаментальном уровне ЕС и ЕАЭС различаются подходами к интеграции, что часто рассматривается экспертами как препятствие для установления тесного сотрудничества: либеральная интеграция в ЕС зачастую противопоставляется протекционистской интеграцией в ЕАЭС [19–21]. Однако эти различия могут служить стимулом к наращиванию сотрудничества ЕС с ЕАЭС. Взаимодействие с ЕАЭС по реализации БЕП позволит ЕС усилить свое экономическое влияние в странах Восточного партнерства и России, что будет способствовать модернизации их экономик, расширению рынка и обеспечению безопасности поставок углеводородов из России в страны Европы. Наиболее реалистичным представляется вариант создания трехсторонней рабочей группы из представителей комиссий ЕС и ЕАЭС и министерств Китая, ответственных за реализацию ОПОП. Это будет способствовать деполитизации экономического взаимодействия с Россией, т. к. в рамках союза РФ ограничена многосторонними институциональными рамками.

Во-вторых, обеспечить согласование стратегий развития инфраструктурной взаимосвязанности. Без развития транспортно-логистической инфраструктуры тех стран, через которые проходят ключевые маршруты «Пути»,

¹⁷ О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 г. Решение Высшего совета ЕАЭС № 12 от 11.12.2020. URL: <https://www.altai.ru/tamdoc/20vr0012/> (дата обращения: 31.03.2022).

¹⁸ Совместное заявление РФ и КНР. 25.06.2016. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5100/> (дата обращения: 31.03.2022).

¹⁹ Россия и Китай завершили совместное технико-экономическое обоснование Соглашения о Евразийском экономическом партнерстве. 08.06.2018. URL: https://economy.gov.ru/material/news/rossiya_i_kitay_zavershili_sovmestnoe_tehniko_ekonomicheskoe_obosnovanie_soglasheniya_o_evraziyskom_ekonomicheskom_partnerstve.html (дата обращения 31.03.2022).

²⁰ Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП приобретает реальные очертания: согласован список инфраструктурных проектов. 01.03.2017. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/2-03-2017-1.aspx> (дата обращения 31.03.2022).

невозможно говорить об интенсификации торговых и экономических связей между ЕАЭС и КНР²¹. Неоднократно отмечалось, что реализация совместных проектов по развитию системы мультимодальных перевозок могла бы стать одним из ключевых треков многостороннего сотрудничества между Китаем, ЕАЭС и ЕС [22–23]. Вместе с тем инфраструктура и логистика являются стратегически важными для ЕС и стран ЕАЭС, что приводило к отмене и задержке реализации ряда китайских проектов вдоль стран ОПОП. Успешная реализация сотрудничества в области инфраструктуры может стать основой для взаимодействия в области обеспечения региональной стабильности и устойчивого развития в третьих странах, участвующих в «Пути».

В-третьих, определить экономический фундамент процессов сопряжения. Одновременное членство в ЕАЭС и взаимное соглашение о свободной торговле с ЕС невозможно. Однако технически экономическое сотрудничество между ЕС и ЕАЭС потенциально осуществимо и может быть достигнуто за счет снижения торговых барьеров, гармонизации стандартов и создания общей зоны свободной торговли. По подсчетам экспертов, соглашение между ЕС и ЕАЭС могло бы увеличить экспорт России в ЕС примерно на 71 млрд евро [19, р. 56] и стимулировать российский экспорт в остальные страны мира, поскольку доступность более дешевого оборудования и промежуточных продуктов из ЕС повысит общую конкурентоспособность России. В целом российский экспорт увеличился бы примерно на 77 млрд евро. В 2014 г. Китаем было инициировано создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, основная деятельность которого

сосредоточена на финансировании перспективных инфраструктурных проектов. С точки зрения китайской стратегии, данный банк тесно связан с ОПОП. В то же время он выступает в качестве многостороннего банка развития, который формально не следует логике «Пути» или руководящим указаниям властей Китая. По состоянию на 2019 г. членами Азиатского банка инфраструктурных инвестиций являются 18 стран-членов ЕС и 4 из 5 стран ЕАЭС. Координация взаимодействия ЕС, Китая и стран ЕАЭС в рамках уже созданных финансовых институтов могла бы стать первым шагом к разработке многостороннего инвестиционного соглашения.

В-четвертых, разработать программу сотрудничества по вопросам безопасности в регионе. Дефицит инфраструктуры (для преодоления которого по разным оценкам необходимы инвестиции в размере 77 млрд долл. в год в период 2016–2030 гг.²²) – это лишь часть проблем Центрально-Азиатского региона, необходимо также сконцентрировать внимание на проблемах терроризма, трансграничной преступности, незаконного оборота наркотиков и т. д. [24, р. 5]. Пекин неоднократно заявлял, что ОПОП – это в первую очередь экономический проект, однако действия властей КНР показывают, что они стремятся защищать свои инвестиции и персонал за рубежом, в том числе в Центральной Азии.

Конфликт интересов: Автор заявил об отсутствии потенциальных конфликтов интересов в отношении исследования, авторства и / или публикации данной статьи.

Conflicting interests: The author declared no potential conflicts of interests regarding the research, authorship, and / or publication of this article.

Литература / References

1. Лукин А. В. Россия и Китай в Большой Евразии. *Полис. Политические исследования*. 2020. № 5. С. 46–59. <https://doi.org/10.17976/jpps/2020.05.04>
Lukin A. V. Russia and China in Greater Eurasia. *Polis. Political Studies*, 2020, (5): 46–59. (In Russ.) <https://doi.org/10.17976/jpps/2020.05.04>
2. Сазонов С. Л. КНР: инфраструктура транспорта, инновации, проект пояса и пути. М.: ИДВ РАН, 2022. 408 с.
Sazonov S. L. *China: transport infrastructure, innovation, Belt and Road project*. Moscow: IFES RAS, 2022, 408. (In Russ.) <https://doi.org/10.48647/IFES.2022.99.42.002>
3. Лебедева М. М. Новый мировой порядок: параметры и возможные контуры. *Полис. Политические исследования*. 2020. № 4. С. 24–35. <https://doi.org/10.17976/jpps/2020.04.03>
Lebedeva M. M. New world order: parameters and possible contours. *Polis. Political Studies*, 2020, (4): 24–35. (In Russ.) <https://doi.org/10.17976/jpps/2020.04.03>
4. Авилова А. В., Алексеенкова Е. С., Бочаров И. А., Бочарова М. А., Буторина О. В., Забелин С. А., Колесникова М. Л., Магадеев И. Э., Маслова Е. А., Пахомова М. А., Энтина Е. Г. Фактор Китая в Средиземноморье. М.: ИЕ РАН, 2022. 200 с. https://doi.org/10.15211/report12022_387
Avilova A. V., Alekseenkova E. S., Bocharov I. A., Bocharova M. A., Butorina O. V., Zabelin S. A., Kolesnikova M. L., Magadeev I. E., Maslova E. A., Pakhomova M. A., Entina E. G. *The China factor in the Mediterranean*. Moscow: IE RAS, 2022, 200. (In Russ.) https://doi.org/10.15211/report12022_387

²¹ Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций. 18.05.2018. URL: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/transportnye-koridory-shelkovogo-puti-analiz-barerov-i-rekomendatsii-po-napravleniyu-investitsiy/> (дата обращения 31.03.2022).

²² Meeting Asia's infrastructure needs. Asian Development Bank, 2017. 107 p.

5. Lo B. Greater Eurasia: the emperor's new clothes or an idea whose time has come? *Russie.Nei.Reports*, 2019, (27): 44. URL: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/bobo_lo_greater_eurasia_2019.pdf (accessed 31 Mar 2022).
6. Kirkham K. The formation of the Eurasian Economic Union: how successful is the Russian regional hegemony. *Journal of Eurasian Studies*, 2016, 7(2): 111–128. <https://doi.org/10.1016/j.euras.2015.06.002>
7. *China's Belt & Road and the world: competing forms of globalization*, ed. Ekman A. Études de l'Ifri, 2019, 136. URL: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman_china_belt_road_world_2019.pdf (accessed 31 Mar 2022).
8. Pellicieri I., Krikovic A. From "Greater Europe" to "Greater Eurasia": status concerns and the evolution of Russia's approach to alignment and regional integration hegemony. *Journal of Eurasian Studies*, 2021, 12(1): 86–99. <https://doi.org/10.1177/1879366521998808>
9. Хуэйжун Ч. Необходимость, осуществимость и выбор пути сопряжения Большого евразийского партнерства и инициативы «Один пояс – один путь». *Вестник РГГУ. Серия «Евразийские исследования. История. Политология. Международные отношения»*. 2021. № 1. С. 109–116. <https://doi.org/10.28995/2686-7648-2021-1-109-116>
- Huirong Z. Necessity, feasibility, and choice of way of integrating the Greater Eurasian Partnership and the initiative called One Belt, One Road. *RSUH/RGGU Bulletin. "Eurasian Studies. History. Political Science. International Relations" Series*, 2021, (1): 109–116. (In Russ.) <https://doi.org/10.28995/2686-7648-2021-1-109-116>
10. Li Y. The greater Eurasian partnership and the Belt and Road Initiative: can the two be linked? *Journal of Eurasian Studies*, 2018, 9(2): 94–99. <https://doi.org/10.1016/j.euras.2018.07.004>
11. Huasheng Z. Greater Eurasian Partnership: China's perspective. *China International Studies*, 2018, (68): 68–84.
12. Zhang H. *Building the Silk Road Economic Belt: problems and priorities in Central Asia*. Singapore: RSIS Policy Report, 2015, 20.
13. Anthony I., Zhou J., Yuan J., Su F., Kim J. *China–EU connectivity in an era of geopolitical competition*. Stockholm: SIPRI, 2021, 60. URL: <https://www.sipri.org/sites/default/files/2021-03/sipripp59.pdf> (accessed 31 Mar 2022).
14. *Securing the Belt and Road initiative*, eds. Arduino A., Gong X. Singapore: Palgrave Macmillan Singapore, 2018, XXI+308. <https://doi.org/10.1007/978-981-10-7116-4>
15. Сазонов С. Л. Транспорт КНР: место и роль в развитии региональной экономики. М.: ИДВ РАН, 2018. 432 с. Sazonov S. L. *Transport of China: place and role in the development of the regional economy*. Moscow: IFES RAS, 2018, 432. (In Russ.)
16. Сафронова Е. И. Проект ЭПШП и российско-китайский диалог. *Азия и Африка сегодня*. 2019. № 3. С. 2–9. <https://doi.org/10.31857/S032150750004064-2>
- Safronova E. I. The SREB project and Russian-Chinese dialogue. *Asia & Africa today*, 2019, (3): 2–9. (In Russ.) <https://doi.org/10.31857/S032150750004064-2>
17. Лузянин С. Г. Россия – Китай: формирование обновленного мира. М.: Весь Мир, 2018. 328 с. Luzyanin S. G. *Russia – China: shaping a renewed world*. Moscow: Ves Mir, 2018, 328. (In Russ.)
18. Чистякова А. Н., Хощкина О. В. Сопряжение экономического союза и инициативы «Один пояс, один путь»: проблемы и перспективы. *Азия и Африка сегодня*. 2018. № 8. С. 7–14. <https://doi.org/10.31857/S032150750000500-2>
- Chistyakova A. N., Khotkina O. V. Conjugulation of the economic union and the initiative 'One Belt, One Road': Concerns and perspectives. *Asia & Africa today*, 2018, (8): 7–14. (In Russ.) <https://doi.org/10.31857/S032150750000500-2>
19. Felbermayr G., Gröschl J. Free trade from Lisbon to Vladivostok: who gains, who loses from a Eurasian Trade Agreement? *CESifo Forum*, 2017, 18(2): 52–62.
20. Ferrari A., Tafuro Ambrosetti E. Russia and China: countering the dominance of the West. *Russia and China: anatomy of a partnership*, eds. Ferrari A., Tafuro Ambrosetti E. Milano: Ledizioni, 2019, 13–35.
21. Duchâtel M., Godement F., Liik K., Shapiro J., Slavkova L., Stanzel A., Tcherneva V. *Eurasian integration: caught between Russia and China*. 7 Jun 2016. URL: https://ecfr.eu/article/essay_eurasian/ (accessed 31 Mar 2022).
22. Воронцов А. В. Перспективы «Коридора Китай-Монголия-Россия» в рамках глобального экономического пояса Шелкового пути. *Азия и Африка сегодня*. 2018. № 12. С. 18–24. <https://doi.org/10.31857/S032150750002567-5>
- Vorontsov A. V. "China-Mongolia-Russia Corridor" perspective in framework of Global Silk Road Economic Belt. *Asia & Africa today*, 2018, (12): 18–24. (In Russ.) <https://doi.org/10.31857/S032150750002567-5>
23. Забелла А. А., Каткова Е. Ю., Шабара А. В. Центральноазиатское направление политики России и Китая в контексте евразийской концепции. *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения*. 2021. Т. 21. № 1. С. 79–90. <https://doi.org/10.22363/2313-0660-2021-21-1-79-90>
- Zabella A. A., Katkova E. Yu., Shabaga A. V. Eurasian concept: Central Asian in Russian and Chinese foreign policy. *Vestnik RUDN. International Relations*, 2021, 21(1): 79–90. (In Russ.) <https://doi.org/10.22363/2313-0660-2021-21-1-79-90>
24. Ghiasy R., Zhou J. *The Silk Road Economic Belt: considering security implications and EU–China cooperation prospects*. Stockholm: SIPRI, 2017, 60.