

ХОЛОДНО – О ГОРЯЧЕМ

ПЛОДЫ СОПРЯЖЕНИЯ ШАНСЫ И РИСКИ ГАРМОНИЗАЦИИ «ШЁЛКОВОГО ПУТИ» И ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ*

ДМИТРИЙ ЕФРЕМЕНКО

Институт научной информации по общественным наукам РАН, Москва, Россия

ОЛЬГА ПОДБЕРЕЗКИНА

Государственная Дума Российской Федерации, Москва, Россия

ВИКТОРИЯ ШАРОНОВА

Институт Дальнего Востока РАН, Москва, Россия

Резюме

В статье представлен анализ параметров, оказывающих влияние на изменение геополитического и геоэкономического контекстов сопряжения китайской инициативы Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП) и интеграционного проекта Евразийского экономического союза. По оценке авторов, заключение непреференциального торгово-экономического соглашения между КНР и ЕАЭС существенно укрепит международную субъектность Евразийского экономического союза. Вместе с тем успех евразийского интеграционного проекта и его сопряжения с ЭПШП в решающей степени зависит от того, возобладают ли в этом случае партикулярные интересы отдельных государств, или же они будут соподчинены задачам многостороннего сотрудничества. Такие чувствительные вопросы, как таможенное регулирование, защита внутреннего рынка и производителей, регулирование условий доступа внешних игроков на транспортные и энергетические рынки стран ЕАЭС, наиболее эффективным образом можно решать при наличии консолидированного подхода участников евразийской интеграции. Возможности, которые открывает сопряжение для государств ЕАЭС, следует рассматривать в качестве своеобразного экзамена на эффективность и политическую зрелость для постсоветских элит. Сам процесс сопряжения ЕАЭС и ЭПШП не может быть сведён только лишь к достижению баланса политико-экономических интересов Китая, России и других стран-членов Евразийского экономического союза. Траектория сопряжения может меняться в зависимости от масштаба внешних вызовов, с которыми эти страны имеют дело сегодня и могут столкнуться в ближайшем будущем. Практическим результатом сопряжения интеграционного проекта ЕАЭС и китайской инициативы Экономического пояса Шёлкового пути может стать появление новой модели евразийского регионализма. Сопровождающая этот процесс разработка концепции Большой Евразии отражает объективную динамику усиливающейся экономической взаимозависимости, но в то же время способствует конструированию макрорегиона на основе идей и идентичностей, гармонизация которых будет служить интересам Китая, России, других стран ЕАЭС, а также более широкого круга евразийских игроков.

Ключевые слова:

Евразийский экономический союз; Экономический пояс Шёлкового пути; регионализм; Большая Евразия; российско-китайские отношения; непреференциальные торговые соглашения; транспортные коридоры.

* Статья отражает результаты работы по исследовательскому проекту «Формирование общего экономического пространства в Евразии: Исследование вопросов сопряжения строительства Экономического пояса Шёлкового пути и Евразийского экономического союза», осуществляемого при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (Отделение гуманитарных и общественных наук) и Китайской академии общественных наук (грант № 16-27-21001).

В октябре 2017 г. полномочные представители Китая и Евразийской экономической комиссии подписали в Ханчжоу совместное заявление о завершении переговоров по торгово-экономическому сотрудничеству между КНР и Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС). Был сделан первый важный шаг в практической реализации достигнутых лидерами Китая и России (при поддержке других государств—членов евразийского интеграционного объединения) договорённостей о сопряжении ЕАЭС и китайской инициативы Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП).

Результатом переговоров стало соглашение, касающееся гармонизации таможенных процедур, содействия развитию торговли, защиты прав на интеллектуальную собственность, межведомственного сотрудничества, государственных закупок, электронной коммерции, фитосанитарного и ветеринарного контроля, технического регулирования и т.д. Документ должен был установить принципы и правила торговли между КНР и ЕАЭС, выступающим в качестве единого субъекта мировой экономики. Наряду с этим он придал бы импульс формированию секторальных форматов сотрудничества между Китаем и странами, входящими в объединение [Асансеитова 2018]. Соглашение было подписано 17 мая 2018 г. в ходе Астанинского экономического форума в Казахстане¹.

Таким образом, весьма расплывчатое на первых порах понятие «сопряжение» Экономического пояса Шёлкового пути и евразийской интеграции начинает обретать более чёткие очертания благодаря запуску переговорных механизмов между КНР и странами ЕАЭС, а также разработке Евразийской экономической комиссией правил и процедур поддержки проектных инициатив, связанных с развитием сотрудничества с Китаем. В связи с этим, как представляется, можно говорить о форми-

ровании *первичной институциональной структуры* сопряжения ЭПШП и ЕАЭС.

Задача настоящей статьи состоит в том, чтобы проанализировать наиболее значимые факторы, оказывающие влияние на изменение геополитического и геоэкономического контекстов этого процесса. Он не может быть сведён только лишь к достижению баланса политико-экономических интересов Китая, России и других вовлечённых стран. Траектория сопряжения может меняться в зависимости от масштаба внешних вызовов, с которыми его участники имеют дело сегодня и могут столкнуться в ближайшем будущем. Синергия возврата к протекционизму в мировой торговле, роста военно-политической напряжённости в зонах региональных конфликтов в Евразии, развёртывания экономической войны между США и Китаем и нового раунда антироссийских санкций способна существенным образом повлиять на динамику и интенсивность взаимодействия КНР и участников интеграционного проекта ЕАЭС.

Несмотря на ограниченность текущей экономической повестки сопряжения, в ходе её реализации может сформироваться новая модель евразийского регионализма. Существенно, что уже на переговорной стадии удалось избежать «дилеммы интеграции» [Троицкий, Чарап 2013], сыгравшей в последнее десятилетие дестабилизирующую роль в западной части постсоветского пространства. В долгосрочной перспективе успешное развитие инициативы ЭПШП может сформировать новую constellation различных моделей регионализма в масштабах евразийского макрорегиона.

1

Введение в 2015 г. в дипломатический лексикон понятия «сопряжение» указывало на необходимость решения нетривиальных политических задач. Первоочеред-

¹ Подписано Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР. Евразийская экономическая комиссия. 17.05.2018. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/17-05-2018-5.aspx>

ная из них – поиск формата, в котором сформулированную в достаточно общих выражениях долгосрочную стратегическую инициативу трансконтинентального масштаба можно было совместить с уже реально функционирующими структурами и механизмами регионального интеграционного объединения. Как справедливо отмечал С.Г. Лузянин, китайская инициатива вряд ли станет когда-нибудь институционализированным проектом – она, по всей видимости, останется инструментом экономического, инвестиционного, транспортного и гуманитарного освоения евразийского пространства². ЕАЭС, напротив, ориентирована на укрепление институциональных оснований сотрудничества. Эта структурная асимметрия составляет объективную трудность, которую тем не менее можно преодолеть при наличии общей заинтересованности и политической воли.

Другие задачи определялись политическими процессами на постсоветском пространстве и меняющимся соотношением сил в глобальном масштабе. Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в астанинском Университете Назарбаева, в котором была провозглашена стратегия формирования Экономического пояса Шёлкового пути, состоялось в сентябре 2013 года, то есть в момент, когда соперничество между Россией и Европейским Союзом в западной части постсоветского пространства приближалось к кульминационной точке. В этих условиях для Москвы было чрезвычайно важно исключить саму вероятность того, чтобы усилия Пекина по строительству ЭПШП следовали по стопам брюссельской инициативы Восточного партнёрства, воспринимавшейся российским руководством в качестве примера «игры с нулевой суммой». Москве было необхо-

димо понять направленность китайских планов, убедиться, что они не нанесут ущерб достигнутому уровню двустороннего стратегического партнёрства и не приведут к возникновению между двумя державами конкуренции, особенно опасной для устойчивости Таможенного союза (с 1 января 2015 года – ЕАЭС).

После возвращения Крыма в состав России, начала вооружённого конфликта на Востоке Украины и объявления странами Запада антироссийских санкций ряд отечественных аналитиков (включая и одного из авторов настоящей статьи [Ефременко 2014]) перешли к обсуждению возможностей совмещения инициативы ЭПШП и евразийского интеграционного процесса. Оно должно было открыть новые возможности для реализации амбициозных инфраструктурных программ, но в первую очередь – предотвратить экономическую и политическую изоляцию России. В стратегическом плане столь решительный шаг навстречу предложениям Си Цзиньпина представлял собой своеобразную антитезу несбывшимся мечтам о едином экономическом пространстве «от Лиссабона до Владивостока».

Основной политический импульс договорённости о сопряжении ЭПШП и ЕАЭС исходил из Москвы. Заявление лидеров России и Китая от 8 мая 2015 года³ ориентировало на создание и запуск механизма прямого диалога между Пекином и Евразийской экономической комиссией по вопросам инвестиционного сотрудничества, развития транспортно-логистической инфраструктуры, финансов и торговли (вплоть до создания в будущем зоны свободной торговли). Провозглашение курса на сопряжение ЕАЭС и ЭПШП стало указанием на то, что Москва и Пекин стремятся избегать соперничества и согласовывать

² Лузянин С.Г. Поглощение, сопряжение или конфликт? ШОС, китайский проект «Шёлкового Пути» и ЕАЭС: варианты взаимодействия в Евразии. Итоговый экспертно-аналитический доклад по проекту РФФИ № 16-07-00024. URL: http://www.ifes-ras.ru/images/stories/2018/report_2018_luzyanin_s_g.pdf

³ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шёлкового пути. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971>

свои интересы и по более широкой проблематике, в том числе по странами Центральной Азии, не входящим в евразийское интеграционное объединение [Скриба 2016: 68].

Вместе с тем в первые месяцы после российско-китайских переговоров на высшем уровне в мае 2015 г. сложилась довольно двусмысленная ситуация, поскольку Россия обсуждала с Китаем проблему сопряжения, не имея на это формального мандата от других государств—членов ЕАЭС. Эта двусмысленность была разрешена в октябре 2015 года, когда Евразийский экономический совет принял Распоряжение «О взаимодействии государств — членов Евразийского экономического союза по вопросам сопряжения ЕАЭС и экономического пояса Шёлкового пути»⁴. В документе была отражена консолидированная позиция пяти стран—участниц объединения. В частности, полномочиями по организации переговоров по подготовке соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем наделялись правительства государств—членов совместно с Евразийской экономической комиссией (в части компетенции ЕАЭС). В увязке с этими переговорами предполагалось провести отбор приоритетных секторальных проектов для сотрудничества по линии ЕАЭС — ЭПШП⁵. Кроме того, Евразийской экономической комиссии совместно с государствами—членами объединения поручалось подготовить проект дорожной карты дальнейшего взаимодействия с Пекином. Она должна была включать запуск диалогового механизма ЕАЭС—КНР по сопряжению евразийской экономической интеграции и ЭПШП (это поручение в полном объёме не выполнено до сих пор).

2

Заключение торгово-экономического соглашения между ЕАЭС и КНР должно убедительно опровергнуть утверждения ряда западных аналитиков о том, что сопряжение объединения и инициативы так и останется политической декларацией в силу слабости и ригидности евразийской интеграции, неготовности участвующих в ней стран к полноценной экономической конкуренции, а также доминирования России, которая стремится превратить саму эту интеграцию в барьер на пути политико-экономического проникновения на постсоветское пространство таких мощных игроков, как Европейский Союз и Китай [Popescu 2014; Zank 2017].

На деле прогресс в сопряжении ЕАЭС и ЭПШП демонстрирует принципиальные различия между устремлениями КНР и стратегией ЕС, практическим выражением которой стала инициатива Восточного партнёрства. Последняя обострила для России «дилемму интеграции», перед которой «оказывается государство, воспринимающее в качестве угрозы своей безопасности или благополучию интеграции соседей в недостаточные для него самого экономические организации или военные блоки» [Троицкий, Чарап 2013: 23].

Китайская инициатива Экономического пояса Шёлкового пути, напротив, имеет инклюзивный и недискриминационный характер. Она не отрицает существующие проекты хозяйственной интеграции, но предполагает возможность соразвития. С учётом пространственно-временных масштабов китайской инициативы её потенциальное сопряжение с иными форматами экономического сотрудничества представляет собой процесс с открытым финалом.

⁴ Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14 октября 2015 года №58 О проекте распоряжения Высшего Евразийского экономического совета «О взаимодействии государств—членов Евразийского экономического союза по вопросам сопряжения ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути». URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0148789/cncd_19102015_58

⁵ Созданная в этих целях специализированная рабочая группа сформулировала важный принцип отбора проектов, предполагающий углубление интеграции: проект должен иметь существенное значение не менее чем для двух стран—членов ЕАЭС. В результате к концу 2016 г. было отобрано 39 проектов, из которых 2 проекта планируется реализовать в Армении, 3 — в Беларуси, 10 — в Казахстане, по 12 — в России и Кыргызстане [Асансеитова 2018].

Результатом может стать и структурная конвергенция, и абсорбция, и постепенное увядание регионального интеграционного объединения в тени трансконтинентальной программы, реализуемой с привлечением всех ресурсов и возможностей экономической сверхдержавы XXI в.

В этом контексте готовность взять курс на сопряжение ЕАЭС и ЭПШП представляется со стороны Китая вполне органичным политическим решением. Пекин пошёл навстречу Москве и столицам других государств—членов ЕАЭС, выразив готовность перевести регулирование ряда значимых вопросов на уровень взаимодействия с интеграционными структурами постсоветского регионализма. В числе этих вопросов — сотрудничество в развитии инфраструктуры, промышленности, транспорта, стимулирование инвестиционной активности, регулирование доступа на финансовые рынки. Вместе с тем и выгода такого формата сотрудничества для Китая очевидна: доступ к единой таможенной территории, простирающейся от Владивостока до Бреста, и выход на формирующийся общий рынок пяти государств.

Торгово-экономическое соглашение между ЕАЭС и КНР по степени сближения остаётся менее амбициозной сделкой, чем уже вступившая в силу зона свободной торговли (ЗСТ) между интеграционным объединением и Вьетнамом, а также готовящиеся соглашения о создании ЗСТ (либо установлении иного преференциального торгового режима) с Индией, Израилем, Ираном, Сингапуром, Египтом и Сербией. Несмотря на то что интересы стран ЕАЭС по отношению к Пекину далеки от совпадения, в настоящий момент их объединяет неготовность к снятию тарифных барьеров и открытию своих рынков для китайских товаров и услуг. Однако сам факт заключения соглашения существенно укрепляет международную субъектность Евразийского экономического союза, поскольку демонстрирует его признание одним из важнейших субъектов глобальной политики и экономики. Вместе с тем в более отдалённой перспективе либерализация торговых от-

ношений между ЕАЭС и КНР практически неизбежно вернётся в повестку дня.

Подписание торгово-экономического соглашения создаёт дополнительные стимулы для выравнивания существующих дисбалансов в торгово-экономических отношениях между странами ЕАЭС и КНР. Примером таких дисбалансов служат текущие показатели объёма прямых иностранных инвестиций (ПИИ) со стороны китайских компаний в экономики постсоветского пространства. Согласно данным Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития (ЕАБР), суммарный объём ПИИ из КНР составил в конце 2015 г. 25,7 млрд долларов. Из них 82% (21 млрд) приходилось на Казахстан, причём 98% китайских вложений в экономику этой страны приходилось на добычу и транспортировку углеводородов [Евразийский экономический союз 2017: 186]. Приоритеты китайских инвесторов очевидны, даже если не принимать во внимание различие весовых категорий экономик России и Казахстана.

Показатели прямых иностранных инвестиций можно рассматривать в будущем как один из важных индикаторов успешности сопряжения: постепенное выравнивание диспропорций по странам и отраслям будет означать, что оно, с одной стороны, способствует балансировке предпочтений китайских инвесторов, а с другой — содействует сглаживанию страновых различий внутри ЕАЭС в плане особенностей инвестиционного климата. Развитие и укрепление механизмов регулирования китайских капиталовложений соответствует интересам всех участников интеграционного объединения. Даже если в этом отношении страны ЕАЭС не будут проявлять заметной готовности ограничить свой суверенитет в пользу наднациональных структур, взаимное информирование и обмен опытом, регулярная «сверка часов» должны способствовать формированию общих подходов в отношении инвестиционной активности китайских компаний.

Становится очевидным, что успех евразийского интеграционного проекта и его сопряжения с ЭПШП в решающей степени

зависят от того, возобладают ли партикулярные интересы отдельных государств, или же они будут соподчинены задачам многостороннего сотрудничества стран ЕАЭС. Показательным примером здесь может служить Казахстан. Будучи наряду с Москвой одним из основателей и идеологов ЕАЭС, Астана сегодня занимает особую позицию в евразийских интеграционных процессах. Оставаясь преимущественно сырьевой экономикой, Казахстан в поисках решений для технологической модернизации вынужденно (во многом из-за антироссийских санкций) ищет партнёров за пределами постсоветского пространства. Весьма показательной выступает и структура его внешней задолженности: на долю ЕАЭС приходится лишь 4,8% международного долга (4,6% – на Россию), тогда как на долю ЕС – 55,1%, Китая – 11,6, США – 8,2 [Андропова, Ганеева 2018].

Именно Казахстан добился наиболее впечатляющих результатов в экономическом сотрудничестве с Китаем. В настоящее время он реализует более полусотни совместных с КНР промышленных и логистических проектов. Правда, некоторые из этих усилий останутся тщетными, пока к ним не присоединится Россия: такова, например, автомобильная трасса «Западная Европа – Западный Китай», упирающаяся «в никуда» на российско-казахстанской границе. В то же время Казахстан участвует и в прокладке маршрутов, идущих в обход России через Каспий и страны Южного Кавказа. Руководство в Астане стремится превратить страну в важнейший транспортно-логистический хаб, и здесь её интересы далеко не полностью совместимы с устремлениями Москвы. Тем не менее с точки зрения развития транспортной инфраструктуры наиболее перспективным направлением выступает сотрудничество Китая, России и Казахстана, причем позиции двух последних только укрепятся, если они будут проводить заранее согласованную в рамках ЕАЭС линию.

Выгоды ведения переговоров с Пекином на основе единой позиции Москвы, Астаны и других стран ЕАЭС становятся ещё более

очевидными, если принять во внимание, что результатом развития на двустороннем треке экономического партнёрства «Китай–Казахстан» становится не только привлечение рекордного объёма инвестиций, но и всё более явная перспектива превращения центральноазиатской страны в сырьевую и транспортно-логистическую базу для ускоренного экономического роста Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР. На этом фоне такие чувствительные вопросы, как таможенное регулирование, защита внутреннего рынка и производителей, в дальнейшем – регулирование условий доступа внешних игроков на транспортные и энергетические рынки стран ЕАЭС, наиболее эффективным образом можно решать при наличии консолидированного подхода участников евразийской интеграции. Соответственно, полномочия для этого должна получить Евразийская экономическая комиссия, которая в настоящее время имеет мандат лишь на обсуждение проблематики торговли товарами. Вопросы инвестиций и торговли услугами пока остаются в сфере исключительной компетенции государств–членов объединения.

З

Текущий переговорный этап сопряжения характеризуется постепенной адаптацией России и других стран ЕАЭС к особенностям осуществления китайской инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), объединившей ЭПШП и концепцию Морского шёлкового пути. Одной из характерных черт планов Китая выступает размытость ряда ключевых параметров сотрудничества, выражающаяся в готовности Пекина каждый раз определять условия сотрудничества ad hoc, с учётом обстоятельств и интересов конкретного партнёра, с которым ведётся диалог. В целом кредитование КНР крупномасштабных проектов и политика предоставления помощи характеризуются тесной увязкой с текущими задачами её внешней политики и направлениями экспансии крупных китайских компаний, осуществляющих с середины 2000-х годов стратегию выхода на мировую арену.

Важной чертой китайской политики помощи развитию [Потапенко 2014; Кашин, Королев, Пятачкова 2017] становится требование возврата долгов и неготовность Пекина идти на их списание, особенно в случае льготного кредитования. Между тем ряд стран-реципиентов, взаимодействуя с Китаем, изначально рассчитывают на прощение долга (данная практика остаётся повсеместной в политике развитых стран), и необходимость его выплаты в дальнейшем оказывается для должников тяжёлым бременем. Кроме того, предполагается, что страны-реципиенты будут придерживаться чёткой позиции по ряду значимых для Пекина политических вопросов, среди которых императивная константа – отказ от официальных связей с Тайванем.

Льготное кредитование (в частности, по линии Эксимбанка), как правило, обуславливается не только наличием хорошей кредитной истории и гарантий возврата кредита, но и тем, что не менее 50% стоимости займа должно быть направлено на закупки материалов, технологий и услуг в КНР (тем самым помощь иностранным государствам выступает инструментом субсидирования китайской экономики). Кроме того, во многих случаях получение льготного займа оказывается невозможным без согласия страны-реципиента на привлечение под реализацию соответствующего проекта рабочей силы из Китая. Такой подход порождает замкнутый цикл, когда китайские фирмы, работающие за рубежом, обслуживаются филиалами китайских банков и пользуются транспортными услугами, услугами консалтинга и рекламы, предоставляемыми китайскими поставщиками. Данный эффект уже вполне отчетливо проявился и в России, в частности в строительстве [Афанасьева 2017] и туризме⁶.

Основными реципиентами китайского содействия развитию выступают страны Африки. На постсоветском пространстве

наибольший объём помощи из КНР получают государства Центральной Азии. В целом нет оснований полагать, что магистральным направлением гармонизации ЭПШП и интеграционных процессов в рамках ЕАЭС станут те виды экономического сотрудничества, которые представители Пекина относят к категории помощи зарубежным странам. Учитывая особенности китайской политики помощи, государства ЕАЭС должны быть заинтересованы в том, чтобы сопряжение в полной мере основывалось на принципах равноправия. Оно предполагает и равную ответственность. Для выстраивания экономического взаимодействия с КНР на равноправной основе необходимы как превосходное качество экономической дипломатии и её экспертного обеспечения, так и способность сконцентрировать необходимые ресурсы для выполнения своих обязательств перед партнёром. Здесь ещё раз проявляется необходимость координации национальных подходов отдельных участников евразийской интеграции и их готовности делегировать существенно больший объём полномочий интеграционным структурам.

В экспертном сообществе (как китайском, так и международном) до сих пор нет единства мнений о том, являются ли ЭПШП и Морской шёлковый путь взаимодополняющими стратегиями Пекина, или же между ними разворачивается своеобразная конкуренция [Песцов 2018]. В любом случае особенности воплощения китайских планов на постсоветском пространстве будут существенно отличаться по параметрам безопасности от того, как Китай продвигает вторую свою инициативу. Последняя характеризуется сочетанием усилий КНР по приобретению либо долгосрочной аренде мощностей торговых портов с созданием цепи пунктов снабжения военно-морских сил в критически важных районах Тихого и Индийского океанов⁷.

⁶ Бесполезные гости. Почему китайские туристы не помогут российской экономике. Лента.ру. 29.11.2016. URL: https://lenta.ru/articles/2016/11/29/china_down/

⁷ Tiezzi S. The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls. The Diplomat. URL: <http://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>

Данная стратегия во многом оказывается вынужденной для Пекина, поскольку США и их региональные союзники: Япония, Южная Корея, Сингапур, Австралия, Новая Зеландия – выстроили разветвлённую сеть военных баз, главным образом нацеленных на сдерживание Китая. Учитывая, что Соединённые Штаты могут практически в любой момент перекрыть важнейшие морские торговые пути и артерии снабжения КНР углеводородами, Китай активно формирует собственный пояс безопасности, включающий в себя инфраструктуру от острова Хайнань до Африканского рога (Джибути)⁸.

В географическом ареале ЭПШП ситуация существенно иная. Дружественные отношения с Россией обеспечивают Китаю в плане безопасности гигантскую стратегическую глубину на Севере и Северо-Западе. Благодаря совместным усилиям Китая и России в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) американское и иное внешнее влияние в странах Центральной Азии редуцировано до приемлемого уровня. Угрозы внутренней дестабилизации центральноазиатского региона сохраняются, но они находятся в поле постоянного внимания как Москвы, так и Пекина. Следует также отметить, что китайские эксперты по региональной политике подчёркивают целесообразность привлечения Ирана к диалогу по вопросам безопасности и экономического сотрудничества [Ma Wencheng et al. 2017: 36]. Наибольшие риски для Китая и России связаны с вероятным перебазированием в регион части сил террористической группировки ИГ (запрещена в России) после её разгрома в Сирии и Ираке, возможным новым всплеском противостояния в Афганистане, а также с дугой нестабильности, проходящей через страны Большого Ближнего Востока.

Китай наряду с США и Россией имеет возможность внести весомый вклад в урегулирование ситуации в Афганистане. Вместе с тем он выступает одной из сторон

во всё более сложной конфигурации интересов в Южной Азии, в основе которой лежит застарелый индо-пакистанский конфликт и территориальные споры между КНР и Индией. Страны Центральной Азии, длительное время сохранявшие дистанцию в отношении данных противоречий (здесь важную стабилизирующую роль играла Шанхайская организация сотрудничества), могут оказаться втянутыми в этот клубок противоречий. Например, они могут поддаться соблазну использования новых экономических возможностей, которые открываются в связи с созданием Китайско-пакистанского экономического коридора – одного из наиболее амбициозных проектов в рамках всей инициативы ОПОП [Mirza, Lodhi 2017; Garlick 2018]. В связи с этим обнаруживается новая проблема *сопряжения сопряжений*, то есть возможных, а в перспективе – неизбежных пересечений различных маршрутов и программ, запущенных Пекином.

Для России в данном контексте большое значение имеют страны АСЕАН, Ближний и Средний Восток, Индия. Москва, в частности, заинтересована в ослаблении китайско-индийских противоречий, тогда как Вашингтон явно делает ставку на перенос в Азию логики блокового противостояния. Индия способна выступить в качестве самостоятельного евразийского центра силы, но предпосылкой этого будет исключение сценария, при котором внешние игроки сумеют прочертить в Евразии новые разделительные линии. Москве чрезвычайно важно сохранить стратегическое партнёрство с Дели, не нанося при этом ущерба перспективам сопряжения ЕАЭС и ЭПШП.

В целом, проводя дифференцированную стратегию в Евразии и – шире – в Восточном полушарии, применительно к постсоветскому пространству Китай будет придерживаться принципиальной позиции отказа от дислоцирования вооружённых сил или иных подразделений безопасности на территории государств–членов ЕАЭС.

⁸ Stratfor. Mapping China's Maritime Ambition. URL: <https://www.stratfor.com/article/mapping-chinas-maritime-ambition>

На данный момент поддержание военно-политической стабильности региона Центральной Азии наилучшим образом обеспечивает российское присутствие, которое при этом не становится преградой реализации экономических интересов КНР. Учёт этих обстоятельств останется и впредь важной предпосылкой успешности совместной работы по сопряжению ЭПШП и интеграционных процессов в ЕАЭС, а также сотрудничества между Россией и Китаем в рамках ШОС.

4

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры Евразийского континента, способной обеспечить надёжное снабжение ресурсами и расширение экспортных возможностей китайской экономики – важнейшая задача инициативы «Один пояс, один путь». Соответственно, этот вопрос неизбежно выйдет на первый план и в процессе сопряжения ЭПШП и ЕАЭС. Именно качественное обновление транспортно-логистических путей, надёжно соединяющих крупнейшие рынки Евразии – Китая и Европейского Союза, обеспечит ему подлинно трансконтинентальную значимость. Торгово-экономическое соглашение между евразийским интеграционным объединением и Пекином создаст более благоприятные условия для инфраструктурного строительства и инвестиций. Вместе с тем пока нет оснований говорить о прорыве в создании современных транспортно-логистических возможностей в Евразии, несмотря на ряд громких заявлений, которые чаще всего приурочиваются к российско-китайским переговорам на высоком политическом уровне.

Существует большое количество обстоятельств, препятствующих быстрому запуску масштабных инфраструктурных проектов. В их числе – недостаточность тех вариантов развития транспортно-логистических путей, которые сводят роль большинства стран и регионов по пути прохождения соответствующего маршрута только к обеспечению транзита товарных грузов и пассажиров. Необходима интенсификация

торговой и производственной активности на всём протяжении коридора, обеспечивающая максимальную загрузку контейнеров, судов и автомобильных фур и способствующая повышению экономической связанности территорий и общей эффективности инфраструктурных проектов.

Такая постановка задачи требует от государств, заинтересованных в развитии трансконтинентальной инфраструктуры, нового качества управления транспортными потоками, позволяющего преодолеть диспропорции в функционировании рынка логистических услуг и системы доставки внешнеторговых грузов через морские и речные порты. Однако не только на уровне межгосударственного взаимодействия на постсоветском пространстве, но даже в самой России отсутствует орган оперативного регулирования перевозок грузов в единой транспортной системе (ЕТС) [Куприяновский и др. 2017]. Вместо этого в стране функционируют и взаимодействуют друг с другом несколько систем оперативного управления железнодорожным, водным, автомобильным транспортом. В результате хронической болезнью российской ЕТС становятся узкие места, примером которых могут служить скопления грузов на подходах ко многим морским портам. Запуск гигантских проектов развития евразийской транспортно-логистической инфраструктуры без устранения этой проблемы в лучшем случае будет обречён на низкую экономическую эффективность, а в худшем – приведёт к постановке вопроса об их автономизации относительно существующих структур управления и даже передаче важнейших элементов вновь созданной инфраструктуры под контроль основного инвестора.

Между тем одной из важнейших задач, которую необходимо решать при формировании на территории стран ЕАЭС транспортных коридоров ЭПШП, становится обеспечение экономической связанности всего макрорегиона, для чего необходима как модернизация механизмов управления ЕТС, так и *ориентированная* на эти проекты региональная, промышленная, инвестиционная и торговая политика отдельных

государств и интеграционных структур. По сути дела, речь идёт о том, что транспортные коридоры ЭПШП должны одновременно стать коридорами развития внутри евразийского объединения⁹.

Расшивка узких мест уже существующей транспортной инфраструктуры может дать значительный экономический эффект и обеспечить решение части задач в рамках сопряжения ЭПШП и ЕАЭС. Для этого необходимы строительство среднеформатных логистических центров, модернизация отдельных участков железных дорог, пограничных переходов и задействование в полном объёме современных цифровых технологий (в том числе систем обработки так называемых больших данных, интернета вещей и облачных технологий управления). Уже сейчас можно видеть вполне успешные примеры реализации такого подхода.

В частности, с конца 2016 г. транспортная компания *FESCO* в партнёрстве с группой «Евросиб» и китайской логистической фирмой *Sinotrans* начали эксплуатацию маршрута *Mongolian Shuttle*, обеспечивающего за 14 суток доставку грузов из Тяньцзиня в Москву через территорию Монголии. Ещё ранее (2015) отработана новая схема взаимодействия портов и железных дорог, сократившая время доставки грузов из Шанхая в Москву с 29 до 20 дней. Из Шанхая грузы морем доставляются в порт Инкоу, далее поездом до российской пограничной станции Забайкальск, оттуда за 6 дней – вместо прежних 14 – в столицу России. Эта новая логистическая схема имеет эффект мультипликации: с августа 2017 г. запущен внутрироссийский регулярный грузовой поезд по маршруту порт Владивосток–Екатеринбург; обрабаты-

ются маршруты Владивосток–Новосибирск, Владивосток–Ульяновск. Обратный грузопоток задействует не только Владивосток, но и российский порт Восточный [Пинюгина 2018].

Тем не менее стратегические решения относительно развития евразийской сети транспортных коридоров в географическом ареале сопряжения ЭПШП и ЕАЭС ещё не приняты¹⁰. Россия и её партнёры по интеграционному объединению находятся в непростой ситуации, когда поспешные и непродуманные решения могут иметь высокую экономическую цену, но чрезмерное промедление с их принятием также повлечёт не только хозяйственные, но и серьёзные геополитические последствия. Существующая транспортная инфраструктура в ряде важнейших сегментов (Транссиб, Москва) работает практически на пределе возможностей. Её модернизация позволит наиболее экономически эффективно решить ряд текущих задач, но уже в среднесрочной перспективе сохраняющиеся ограничения вновь дадут о себе знать в полную силу. Вместе с тем цена нового строительства – прежде всего высокоскоростной магистрали «Евразия» от Берлина до Урумчи¹¹, – представляется почти заоблачной по крайней мере для российской экономики, находящейся на стадии перехода от рецессии к неуверенному росту. Перевесят ли эту цену ожидаемые геополитические дивиденды – вопрос на сегодня открытый.

5

Проводимый американской администрацией курс на усиление протекционизма и свёртывание участия США в многосторонних форматах экономического взаимо-

⁹ Винокуров Е., Лисоволик Я. Шёлковый путь 2.0: зачем России новые железные дороги. URL: <https://www.rbc.ru/opinions/economics/29/02/2016/56d4318a9a7947fe1ae7eb0b>

¹⁰ В сентябре 2017 г. завершено проектирование высокоскоростной магистрали Москва–Казань, проект передан на экспертизу; подготовлены совместные соглашения и меморандумы о привлечении китайских инвестиций через Фонд Шёлкового пути. (РЖД завершили проектирование высокоскоростной магистрали Москва–Казань.) 07.09.2017. URL: https://lenta.ru/news/2017/09/07/misharin_vsm/

¹¹ Общие капитальные затраты на строительство участка Брест (Белоруссия)–Достык (Казахстан), т.е. от границы с ЕС до границы с Китаем, оцениваются в 7,08 трлн руб.; стоимость российского участка составит 3,58 трлн руб. (В РЖД назвали стоимость российского участка магистрали «Евразия».) 24.08.2017. URL: <https://ria.ru/economy/20170824/1501002467.html>

действия лишь делает более контрастной тенденцию, проявившуюся ещё до прихода в Белый дом Д. Трампа: откат глобализационной волны и подъём новой региональной сегментации мировой торговли и валютно-финансовых отношений. Провозглашая инициативу «Один пояс, один путь», лидер КНР Си Цзиньпин не только предвосхитил эту перемену, но и сделал самую серьёзную заявку на лидерство в существенно меняющихся условиях. Её конкретизация может привести к появлению на пространстве Евразии нескольких вариаций регионализма, в каждой из которых существенным будет присутствие Китая.

Одна из них будет связана с сопряжением ЭПШП и ЕАЭС как крупнейшего интеграционного проекта на постсоветском пространстве. Однако возможности, которые в настоящий момент открывает этот процесс для вовлечённых государств, следует рассматривать в качестве своеобразного экзамена на эффективность и политическую зрелость для постсоветских элит. Их можно считать эксклюзивными, отражающими как высокую степень заинтересованности России и Китая во взаимной поддержке, так и доверительный характер отношений их лидеров — Владимира Путина и Си Цзиньпина. Тем не менее благоприятный фон вовсе не означает, что нынешнее окно возможностей рано или поздно не закроется.

Государствам ЕАЭС необходимо не только выработать и сохранить единую позицию в отношении сотрудничества с КНР, но и обеспечить практическую реализацию договорённостей с Пекином на таком уровне, который позволит и заинтересованным внешним субъектам считать сопряжение успешным. Речь идёт о том, чтобы оно придало мощный импульс развитию нового евразийского регионализма. В концептуальном плане это прежде всего выразилось в разработке представлений о Большой Евразии [Бордачёв 2015; Ефременко 2016; Караганов 2016; Kuznetsova 2017]. Концепция Большой Евразии, с одной стороны, отражает объективную динамику усиливающейся экономической взаи-

мозависимости, но, с другой стороны, способствует конструированию макрорегиона [Söderbaum 2003:7] на основе идей и идентичностей, гармонизация которых будет служить интересам Китая, России, других стран ЕАЭС, а также более широкого круга евразийских игроков.

В своей исходной версии представления участников о сопряжении сильно отличаются друг от друга, но работа по их взаимной адаптации позволит внести серьёзный вклад в становление нового евразийского регионализма. В этой связи в своей стратегии Китай уделяет огромное внимание межкультурному диалогу. Он рассматривается Китаем как механизм, позволяющий преодолеть недоверие к устремлениям Пекина, когда страны, высказывая энтузиазм в отношении участия в его экономических и инфраструктурных проектах, в политическом и культурном отношении по-прежнему ориентируются на США и Европу [Актуальные проблемы... 2017]. Количество выставок, фестивалей, научных и культурных форумов, организуемых внутри Китая и за его пределами, растёт экспоненциально. И хотя многие из этих мероприятий оказываются довольно затратными, благодаря их проведению происходит аккумуляция «мягкой силы», формируются благоприятный информационный фон и позитивное восприятие ОПОП научными, культурными и предпринимательскими элитами как соседних государств, так и стран, весьма удалённых от КНР.

Различия в интенциях ключевых участников сопряжения и их подходах к регионализму (например, контраст между проактивным видением Китая при разработке инициативы «Один пояс, один путь» и охранительными установками России в случае интеграционных процессов на постсоветском пространстве [Kaczmarek 2017]) не стоит преувеличивать. Российское понимание Большой Евразии формирует представление о путях сотрудничества и экономической интеграции в более широком, чем бывший СССР, географическом ареале. В содержательном отношении концепция Москвы достаточно сильно сбли-

жается с китайским идеалом «сообщества общей судьбы». Последний концепт впервые был сформулирован ещё в выступлениях предыдущего лидера КНР Ху Цзиньтао, но в развёрнутом виде представлен Си Цзиньпином и официальными партийными документами, одобренными XIX съездом КПК¹². Если первоначально риторика «сообщества общей судьбы» была адресована ближайшим соседям Китая, то в своей новейшей версии она становится максимально широкой идеологической платформой для доверительного сотрудничества КНР с любой страной на базе общих экономических интересов и разделяемой ответственности за безопасность и решение глобальных и региональных проблем [Wang Yiwei 2016].

Выход Китая на позиции ключевой мировой державы будет сопровождаться его возрастающим вовлечением в борьбу за «дискурсивную власть» в глобальном масштабе. Производство смыслов становится не менее важным в мировой конкуренции, чем производство товаров, услуг, модернизация инфраструктуры. Политико-идеологические установки, сформулированные на XIX съезде КПК, свидетельствуют, что лидеры КНР осознают масштаб этой задачи и готовы реализовывать её с той же энергией, что и экономические аспекты ОПОП. При решении этой задачи открываются новые возможности взаимодействия структур политического анализа («мозговых центров») Китая, России, других стран постсоветского пространства. Такое взаимодействие может быть связано и с процессами сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, хотя не будет ограничиваться данным форматом.

В то же время сопряжение евразийского объединения и Экономического пояса Шёлкового пути означает переход от разработки общих концептов к определению совместных правил и норм сотрудничества. Вслед за подписанием соглашений, фиксирующих эти нормы, следует ожидать запуска постоянных форматов и механизмов

кооперации. Конкретный дизайн совместных институтов позволит сделать выводы о характерных особенностях модели регионализма.

Б

Практическая реализация договорённостей между ЕАЭС и Китаем, обеспечение эффективного функционирования институтов сопряжения и строительство современной инфраструктуры евразийских транспортных коридоров позволят России (а вместе с ней и ЕАЭС) начать диалог с Европейским Союзом о новом формате взаимодействия, используя расширенный потенциал евразийского регионализма. Весомая поддержка со стороны КНР может стать тем аргументом, который заставит Брюссель отказаться от неконструктивной позиции в отношении Евразийского экономического союза. И. Бонд, внешнеполитический директор британского Центра за европейскую реформу, следующим образом характеризует суть этой позиции: «До сих пор ЕС в значительной степени негативно относился к организации, которую он рассматривает сквозь призму политических амбиций России. Он опасается, что вместо инструмента снижения барьеров для торговли с остальным миром (как это сделал сам ЕС) ЕАЭС станет средством для России заставить других членов организации увеличить барьеры на благо неконкурентных российских фирм и в ущерб более эффективным европейским и китайским предприятиям. ... Должностные лица Европейской комиссии не хотят предоставлять формальную легитимность ЕАЭС (как хотелось бы России), поэтому ограничиваются неформальными контактами» [Bond 2017: 7].

За описанным подходом Брюсселя стоит политическая логика – та же самая, которая побуждала евробюрократов и лидеров ряда европейских стран выдвинуть инициативу Восточного партнёрства, несмотря на угрозу эскалации противоречий вокруг Украины. Сопряжение ЕАЭС–ЭПШП мо-

¹² Mardell J. The 'Community of Common Destiny' in Xi Jinping's New Era. URL: <https://thediplomat.com/2017/10/the-community-of-common-destiny-in-xi-jinpings-new-era/>

жет стать весомым аргументом для оппонентов этой логики внутри ЕС. Более того, если вслед за Пекином Брюссель решится начать формальное взаимодействие с ЕАЭС, это может способствовать возобновлению на высоком уровне диалога ЕС и России даже без снятия антироссийских санкций [Крацев, Леонард 2014].

Ещё одним значимым для Москвы обстоятельством становится развитие сотрудничества Пекина с государствами Балтии, Восточной Европы и балканскими странами (за исключением не признанного Китаем и Россией Косово). Этот диалог по формуле «16+1» примечателен в первую очередь тем, что в нём не участвуют наднациональные структуры Европейского Союза, и даже лидер ЕС – Германия – оказывается в неприглядной для себя роли стороннего наблюдателя. Связанная с этим напряжённость продолжает возрастать, поскольку Брюссель пытается заблокировать проект реконструкции железной дороги Будапешт–Белград, в котором Пекин выступает основным инвестором. В стадии активного обсуждения также находится выработка новых форматов сотрудничества с другими группами стран внутри ЕС (Китай–Южная Европа, Китай–Северная Европа). По существу, такая активность КНР становится ещё одним испытанием на прочность для ЕС.

Нет сомнений, что Китай воспользуется позитивными результатами сопряжения ЕАЭС и ЭПШП для укрепления своих позиций как первоклассного глобального игрока. При этом трек *сопряжения* в рамках стратегии ОПОП становится для Пекина одним из важнейших, но всё же далеко не единственным. Для Москвы это означает необходимость постоянного мониторинга процессов на южном фланге ЭПШП, прежде всего развития транспортных коридоров, идущих в обход России. Нет оснований полагать, что Китай намерен ослабить роль России как ключевой страны-транзитёра Евразийского континента. Однако КНР в любом случае стремится к диверсификации торговых маршрутов, а длительная задержка в реализации крупномасштабных проектов развития транс-

портно-логистической инфраструктуры на территории России будет подталкивать Пекин к большей активности на альтернативных направлениях.

* * *

В процессе сопряжения китайской инициативы Экономического пояса Шёлкового пути и Евразийского экономического союза завершается первый очень важный этап. Его основное содержание – достижение обязывающего торгово-экономического соглашения между партнёрами. В ходе него происходило становление институциональной структуры сотрудничества, а сама идея сопряжения по мере прогресса переговоров набирала политическую капитализацию. Вместе с тем на этом этапе процесс не принёс, да и не мог принести непосредственных экономических результатов. Все значимые экономические решения пока принимаются в двустороннем либо многостороннем формате на уровне правительств КНР и других стран постсоветского пространства без прямого участия структур ЕАЭС.

Особенность текущей ситуации состоит в том, что процесс сопряжения приближается к важной развилке. В первую очередь вполне чётко просматривается траектория поступательного движения: подписание соглашения, вступление его в силу, перевод значимых направлений экономического сотрудничества в формат взаимодействия КНР–ЕАЭС, постепенное расширение сфер сотрудничества, регулируемых в этом формате, углубление кооперации (в частности, переход к предметному обсуждению вопроса о создании зоны свободной торговли интеграционного объединения с Китаем), практическая реализация проектов развития транспортно-логистической инфраструктуры Большой Евразии.

Вместе с тем возможно продвижение и по другой, мобилизационной траектории. Переход на неё может быть вызван давлением внешних сил, заинтересованных в подрыве экономических и политических возможностей России и Китая. Выбор администрации США в пользу неприкрытого протекционизма и достижения односто-

ронных преимуществ в отношениях с партнёрами, развязывание торговой войны с Китаем¹³ и санкционной войны с Россией способны привести к глубокому переформатированию (вплоть до сегментации) глобальной хозяйственной системы.

В этих обстоятельствах Пекин и Москва имеют достаточно оснований для разработки совместных мер и программ (в частности, в сферах страхования рисков, дедолларизации банковских расчётов, их перевода на независимую от SWIFT телекоммуникационную систему передачи коммерческой информации и электронных платежей), направленных на нейтрализацию давления Вашингтона. Само это давление рано или поздно будет направлено на подрыв единства ЕАЭС. Удивляться этому вряд ли приходится, поскольку уже сейчас через механизм санкций Вашингтон вполне успешно лишает российские компании ряда важных для них рынков сбыта. Используя имеющиеся у них рычаги, Соединённые Штаты могут предпринять усилия, направленные

на разрушение общего рынка Евразийского экономического союза. Если же Москва и Пекин решат совместно и на системной основе противостоять американскому давлению, то, по всей видимости, не останутся в стороне и структуры взаимодействия между КНР и ЕАЭС.

При всех проблемах и рисках сопряжения евразийского интеграционного объединения и ЭПШП остаётся начинанием, сулящим выигрыш всем его участникам. Именно с ним в ближайшие годы, по всей видимости, будут связаны серьёзные геоэкономические и геополитические трансформации на Евразийском континенте. Нетрудно предсказать и новые вызовы, с которыми придётся в ближайшее время вместе иметь дело России, другим странам ЕАЭС и Китаю. Успех политики сопряжения далеко не запрограммирован. Вместе с тем наличие политической воли к тому, чтобы реализовать её потенциал, может принести плоды, которыми будут пользоваться страны и народы Большой Евразии.

Список литературы

- Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений. Круглый стол в ИДВ РАН // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 5. С. 4–25.
- Андропова И.В., Ганеева М.В. Евразийский экономический союз: Внешние угрозы экономической безопасности («жесткая» и «мягкая» сила российских оппонентов) // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 1. Ч. 1. М.: ИНИОН РАН, 2018. С. 175–180.
- Асансеитова С.М. Современное состояние евразийской экономической интеграции // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 1. Ч. 1. М.: ИНИОН РАН, 2018. С. 181–185.
- Афанасьева А.В. Китайский бизнес как один из инструментов строительства Экономического пояса Шёлкового пути через территорию России // Научная конференция «Китайско-российское сотрудничество в рамках проекта “Один пояс – один путь”». Шэньян, 23–25 июня 2017. Шэньян, 2017. С. 23–33.
- Бордачёв Т.В. Новое евразийство // Россия в глобальной политике. 2015. № 5. С. 194–205.
- Евразийский экономический союз. Санкт-Петербург: ЦИИ ЕАБР, 2017. 296 с.
- Ефременко Д.В. За флажки. Россия в авангарде пересмотра мирового порядка // Россия в глобальной политике. 2014. № 3. С. 8–23.
- Ефременко Д.В. Рождение Большой Евразии // Россия в глобальной политике. 2016. № 6. С. 28–45.
- Караганов С.А. С Востока на Запад, или Большая Евразия. Россия в глобальной политике. 25.10.2016. URL: <http://www.globalaffairs.ru/pubcol/S-Vostoka-na-Zapad-ili-Bolshaya-Evraziya-18438>

¹³ Судя по всему, дальнейшее усиление давления Вашингтона на Китай связано с тем, что принятые администрацией Трампа в первый год её деятельности усилия по исправлению дисбалансов в двусторонних торгово-экономических отношениях особым успехом не увенчались. Например, в первом квартале 2018 г. товарооборот Китая и США увеличился на 13% и составил 141,5 млрд долл., при этом китайский экспорт вырос на 14,8% до 99,9 млрд, а импорт американской продукции – на 8,9% до 41,6 млрд долл. (Monthly trade balance of goods in China from February 2017 to February 2018 (in billion U.S. dollars). URL: <https://www.statista.com/statistics/271637/monthly-trade-balance-of-china/>)

- Кашин В.Б., Королёв А.С., Пятачкова А.С. Китайская политика помощи зарубежным странам: Основные принципы и направления // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2017. Т. 22. № 22. С. 204–218.
- Крастев И., Леонард М. Новый европейский беспорядок. Стратегия ЕС после Крыма // Россия в глобальной политике. 2014. №6. С. 48–63.
- Куприяновский В.П., Куренков П.В., Мадяр О.Н. Грузопассажирские транспортные коридоры в евро-азиатском цифровом пространстве // ТРАНСПОРТ: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. 2017. № 11. С. 8–17.
- Песцов С.К. Большая Евразия: что скрывает фасад вдохновляющей идеи // Россия и АТР. 2018. № 1. С. 8–28.
- Пинюгина Е.В. Формирование межгосударственных транспортных проектов в Евразии: восхождение Азии и окно возможностей для России // Россия и современный мир. 2018. № 1. С. 68–84.
- Потапенко М.В. КНР как новый международный донор: особенности политики содействию международному развитию // Вестник РУДН. Серия Международные отношения. 2014. № 1. С. 19–31.
- Скриба А.С. Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути: интересы участников и вызовы реализации // Вестник международных организаций. 2016. № 3. С. 67–81.
- Троицкий М., Чарап С. Дилемма интеграции на постсоветском пространстве // Россия в глобальной политике. 2013. № 5. С. 21–33.
- Bond I. The EU, the Eurasian Economic Union and One Belt, One Road. Can they work together? London: Centre for European Reform. 2017, March. 13 p.
- Garlick J. Deconstructing the China–Pakistan Economic Corridor: Pipe Dreams Versus Geopolitical Realities // Journal of Contemporary China. 2018. Vol. 27. Issue 110. P. 68–84.
- Kaczmarek M. Non-western visions of regionalism: China's New Silk Road and Russia's Eurasian Economic Union. // International Affairs. Vol. 93. No. 6. November 2017. P. 1357–1376.
- Kuznetsova A. Greater Eurasia: Perceptions from Russia, the European Union, and China // Core Europe and Greater Eurasia – A Roadmap for the Future / ed. by P. Schulze. Frankfurt am Main – N.Y.: Campus Verlag, 2017. P. 177–191.
- Ma Wencheng, Zhi Yuchen, Wang Saifeiye. The Construction and Development of Asia and Africa Economic Circle under the Belt and Road Perspectives. National Think Tank. Beijing, 2017. No. 8. 106 p.
- Mirza M., Ladhi A. The Economic Benefit of Modern Silk Road: The China – Pakistan Economic Corridor (CPEC). Joint Report of Pakistan-China Institute and ACCA. London, 2017. 41 p.
- Papescu N. Eurasian Union: the Real, the Imaginary and the Likely. Chaillot Paper no. 132. Paris, EU Institute for Security Studies, 2014. 45 p.
- Söderbaum F. Introduction: Theories of New Regionalism. // Theories of new regionalism / ed. by F. Söderbaum, T.M. Shaw. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2003. 255 p.
- Wang Yiwai. The Belt and Road: What Will China Offer the World in Its Rise. Beijing: New World Press, 2016. 220 p.
- Zank W. The Eurasian Economic Union: A Brittle Road Block on China's "One Belt – One Road" – A Liberal Perspective // The Journal of China and International Relations. Vol. 5. No.1. 2017. P. 67–92.

POSITIVE EFFECTS OF HARMONIZING OF THE CHINESE SILK ROAD INITIATIVE AND THE EURASIAN INTEGRATION

DMITRY EFREMENKO

Institute of Scientific Information on Social Sciences of the RAS, Moscow 117218, Russia

OLGA PODBEREZKINA

State Duma of the Russian Federation, Moscow 103265, Russia

VICTORIA SHARONOVA

Institute of Far Eastern Studies of the RAS, Moscow 117997, Russia

Abstract

The article offers an analysis of geopolitical and geoeconomic transformations, caused by the process of conjugation of Chinese Silk Road Economic Belt (SREB) Initiative and the process of integration within the Eurasian Economic Union. When assessing the negation of non-preferential trade and economic agreement between the People's Republic of China and the EEU, the authors conclude that it will significantly strengthen the international subjectivity of the Eurasian Economic Union. At the same time success of the Eurasian regional integration project and its conjugation with SREB initiative to a great extent depends on whether the particular interests of the certain states will prevail in this case or their interests will be coordinated to the objectives of multilateral cooperation of the EEU countries. Such sensitive questions as customs regulation, protection of domestic market and producers, regulation of conditions of access for external players to the transport and energy markets of the EEU countries can be solved in the most effective way with appropriate consolidated approach of participants of the Eurasian integration. New opportunities, which are presented by conjugation of the SREB and the EEU, should be considered as a peculiar examination on efficiency and a political maturity for Post-Soviet elites.

New modality of the Eurasian regionalism can become a practical result of conjugation of the SREB and the EEU. The accompanying process of development of the Greater Eurasia concept reflects objective dynamics of the strengthening economic interdependence, but at the same time promotes designing of the macroregion on the basis of the ideas and identities which harmonization will serve the interests of China, Russia, other countries of the EEU and wider range of the Eurasian actors.

Keywords:

Eurasian Economic Union; Silk Road Economic Belt; regionalism; Greater Eurasia; Russian-Chinese relations; non-preferential trade agreements; transport corridors.

References

- (2017). Aktualnye problemy sovremennykh rossijsko-kitajskiyh otnosheniy. Kruglyi stol v IDV RAN [Actual Problems of Contemporary Russia-China Relations. A Round Table. Institute for Far East Studies]. *Problemy Dal'nego Vostoka*. No. 5. P. 4–25.
- (2017). Evrazijskij ekonomicheskij soyuz [Eurasian Economic Union]. St. Petersburg: CIS EABD. 296 p.
- Andronova I.V., Ganeeva M.V. (2018). Evrazijskij ekonomicheskij soyuz: Vneshnie ugrozy ekonomicheskoy bezopasnosti [Eurasian Economic Union: External Threats to Economic Security]. *Bolshaya Evraziya: Razvitie, bezopasnot, sotrudnichestvo. Ezhegodnik*. Issue 1, Part 1. Moscow: INION RAN. P. 175–180.
- Asanseitova S.M. (2018). Sovremennoe sostoyanie evrazijskoj ekonomicheskoy integratsii [Modern State of Eurasian Economic Integration]. *Bolshaya Evraziya: Razvitie, bezopasnot, sotrudnichestvo. Ezhegodnik*. Issue 1, Part 1. Moscow: INION RAN. P. 181–185.
- Avanasieva A.V. (2017). Kitajskij biznes kak odin iz instrumentov stroitelstva Ekonomicheskogo pojasa Shelkovogo puti cherez territoriu Rossii [Chinese Business as an Instrument of Silk Road Economic Belt Development on the Russia's Territory]. In *Scientific conference «China-Russia Cooperation within the Project "One Belt, One Road"»*. Shenyang, June 23-25, 2017. Shenyang. P. 23–33.
- Bond I. (2017). *The EU, the Eurasian Economic Union and One Belt, One Road. Can they work together?* London: Centre for European Reform. 13 p.
- Bordachev T.V. (2015). Novoe evrazijsstvo [The New Euroasianism]. *Rossiya v global'noj politike*. No. 5. P. 194–205.
- Garlick J. (2018). Deconstructing the China–Pakistan Economic Corridor: Pipe Dreams versus Geopolitical Realities. *Journal of Contemporary China*. Vol. 27. Issue 110. P. 68–84.
- Kaczmarek M. (2017). Non-western visions of regionalism: China's New Silk Road and Russia's Eurasian Economic Union. *International Affairs*. Vol. 93, No. 6. P. 1357–1376.
- Karaganov S.A. (2016). S Vostoka na Zapad, ili Bol'shaya Evraziya [From East to West or Greater Eurasia]. *Rossiya v global'noj politike*. URL: <http://www.globalaffairs.ru/pubcol/S-Vostoka-na-Zapad-ili-Bolshaya-Evraziya-18438>
- Kashin V. B., Korolyov A.S., Pyatachkova A.S. (2017). Kitajskaya politika pomoshi zarubezhnym stranam: Osnovnye principy i napravleniya [Chinese Foreign Aid Policy: Basic Principles and Directions]. *Kitaj v mirovoj i regionalnoj politike: Istoria i sovremennost*. Vol. 22, No. 22. P. 204–218.
- Krastev I., Leonard M. (2014). Novyj evropeiskij besporyadok. Strategia ES posle Kryma [New European Disorder. EU Strategy after Crimea]. *Rossiya v globalnoj politike*. No. 6. P. 48–63.
- Kuprijanovskij V.P., Kurenkov P.V., Madyar O.H. (2017). Gruzopassazhirskie transportnye koridory v evro-aziatskom tsifrovom prostranstve [Passengers and Cargo Transportation Corridors in Euro-Asian Digital Space]. *TRANSPORT: Nauka, tehnika, uplavlennie*. No. 11. P. 8–17.

- Kuznetsova A. (2017). Greater Eurasia: Perceptions from Russia, the European Union, and China. In Schulze P. (Ed.). *Core Europe and Greater Eurasia – A Roadmap for the Future*. Frankfurt am Main – N.Y.: Campus Verlag. P. 177–191.
- Ma Wencheng, Zhi Yuchen, Wang Saifeiye (2017). The Construction and Development of Asia and Africa Economic Circle under the Belt and Road Perspectives. *National Think Tank*. Beijing. No. 8. 106 p.
- Mirza M., Lodhi A. (2017). *The Economic Benefit of Modern Silk Road: The China – Pakistan Economic Corridor (CPEC)*. Joint Report of Pakistan-China Institute and ACCA. London. 41 p.
- Pestsov S.K. (2018). Bolshaya Evrazia: chto skryvaet fasad vdokhnovlyayushej idei [Greater Eurasia: What is Hidden Behind Inspiring Idea]. *Rossija i ATR*. No 1. P. 8–28.
- Pinyugina E.V. (2018). Formirovanie mezgosudarstvennykh transportnykh koridorov v Evrazii: voskhozdenie Azii i okno vozmozhnostei dlya Rossii [Formation of Inter-State Transport Corridors in Eurasia: the Rise of Asia and Opportunities for Russia]. *Rossija i sovremenniy mir*. No. 1. P. 68–84.
- Popescu N. (2014). *Eurasian Union: the Real, the Imaginary and the Likely*. Chaillot Paper no. 132. Paris, EU Institute for Security Studies. 45 p.
- Potapenko M.V. (2014). KNR kak novyj mezhdunarodnyj donor: osobennosti politiki sodeistvia mezhdunarodnomu razvitiu [China as Emerging Donor: Peculiarities of International Development Assistance Policy]. *Vestnik RUDN, ser. Mezhdunarodnye Otnosheniya*. No. 1. P. 19–31.
- Skriba A.S. (2016). Sopryazhenie EAES i Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti: interesy uchastnikov i vyzovy realizatsii [The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt: Players, Interests and Implementation Challenges]. *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsij*. No. 3. P. 67–81.
- Söderbaum F. (2003). Introduction: Theories of New Regionalism. In Söderbaum F., Shaw T.M. (eds.). *Theories of new regionalism*. Basingstoke: Palgrave Macmillan. 255 p.
- Troitsky M., Charap S. (2013). Dilemma integratsii na postsovetskom prostranstve [Integration Dilemma in Post-Soviet Space]. *Rossija v globalnoj politike*. No. 5. P. 21–33.
- Wang Yiwei (2016). *The Belt and Road: What Will China Offer the World in Its Rise*. Beijing: New World Press. 220 p.
- Yefremenko D. V. (2014). Za flazhki. Rossija v avangarde peresmotra mirovogo poryadka [Crossing Red Lines. Russia in avant-garde of the Revision of World Order]. *Rossija v globalnoj politike*. No. 3. P. 8–23.
- Yefremenko D.V. (2016). Rozhdenie bolshoi Evrazii [The Birth of Greater Eurasia]. *Rossija v globalnoj politike*. No. 6. P. 28–45.
- Zank W. (2017). The Eurasian Economic Union: A Brittle Road Block on China's "One Belt – One Road" – A Liberal Perspective. *The Journal of China and International Relations*. Vol. 5. No.1. 2017. P. 67–92.