

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
**«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ
Н. Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»**

Кафедра международных отношений и внешней политики России

Сопряжение ЕАЭС с китайской инициативой «Один пояс, один путь»

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студентки 4 курса 441 группы
направления 41.03.05. «Международные отношения»
Института истории и международных отношений
Буйволовой Елены Геннадьевны

Научный руководитель

Доцент, кандидат исторических наук

подпись, дата

Е. С. Корнев

Зав. кафедрой

Профессор, доктор исторических наук

подпись, дата

Ю. Г. Голуб

Саратов 2024

ВВЕДЕНИЕ. Актуальность исследования. На сегодняшний день Китай является одним из общепризнанных мировых лидеров, особенно по части экономического развития. Выдвинув в 2013 г. инициативу «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП), являющуюся частью «Одного пояса – одного пути» (ОПОП) наравне с «Морским Шелковым путем» (МШП), уникального экономического проекта, объединяющего больше ста стран мира, КНР вызвала неоднозначную реакцию.

Проект стоит рассматривать преимущественно в долгосрочной перспективе, с условием, что вопросы транспортно-логистической инфраструктуры в странах ЕАЭС будут эффективно решаться, обеспечивая конкурентоспособный транзит для товаров ЕАЭС на мировой рынок. При этом также важно грамотно составить Дорожную карту сопряжения и проработать нормативно – правовую базу для её успешной реализации. Особенно актуально несмотря на негативные последствия и трудности, с которыми столкнулась Россия и дружественные ей страны, спрогнозировать формирование позитивных тенденций, таких как: ускоренный переход на расчет в национальных валютах, сотрудничество в новых областях и др. Ожидается, что будут выработаны как альтернативные механизмы сотрудничества для государств ЕАЭС, в частности России, в проекте ОПОП, так и стратегии Китая относительно инициативы. Все вышеописанные тенденции говорят о безусловной актуальности рассматриваемой темы.

Степень научной разработанности проблемы. В связи с тем, что инициатива «Один пояс, один путь» и ее сопряжение с ЕАЭС достаточно современный проект, на данный момент комплексные научные труды по их исследованию практически отсутствуют.

Тем не менее такие *отечественные исследователи* как Н. К. Семенова и Л. Б. Аристова¹, коллектив авторов Валдайского клуба², члены и эксперты

¹ Аристова Л. Б., Семенова Н. К. Россия и Китай в Евразии: транспортные измерения безопасности / Ответственный редактор: д.э.н. А. И. Салицкий. Итоговый аналитический доклад/монография. М.: ИВ РАН, 2021. 289 с.

² К великому океану: хроника поворота на Восток. Сборник докладов Валдайского клуба. –

Российского совета по международным делам³, Е. В. Пак⁴ рассматривали отдельные аспекты изучаемой темы. Среди *зарубежных авторов* следует выделить В. Г. Абрамяна и С. А. Петросяна⁵, А. С. Зиневич⁶, Тиеззи С.⁷

Объектом исследования выступает китайская инициатива «Один пояс, один путь» и ее сопряжение со странами ЕАЭС. **Предметом исследования** в данной работе являются двусторонние и многосторонние отношения в рамках сопряжения китайской инициативы «Один пояс, один путь» с ЕАЭС.

Цель исследования – проследить развитие процесса сопряжения ЕАЭС с китайской инициативой «Один пояс, один путь» в рамках реализации совместных проектов, учитывая влияние западных санкций и изменение структуры международных отношений, повлиявшей на инициативу. Для её достижения необходимо выполнить следующие задачи:

1. Проанализировать китайское видение сопряжения ОПОП с ЕАЭС;
2. Изучить нормативно-правовые основы проекта и позиции сторон;
3. Выявить степень участия РФ в транспортно-логистических проектах;

М.: Фонд развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай», 2019. – 352 с., ил.

³ Тимофеев И. Н., Чуприянова П. И., Троцкая К. В. Политика санкций: цели, стратегии, инструменты: хрестоматия // Российский совет по международным делам (РСМД). 2023. — 536 с.

⁴ Пак Е. В. Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс, один путь» // Российский внешнеэкономический вестник. №1. 2021. С.93-105.

⁵ Абрамян В. Г., Петросян С. А. Новый Шелковый путь и основные направления развития международных транспортных коридоров Армении // Постсоветский материк. 2022. №2 (34). С. 53-60.

⁶ Зиневич А. С. Развитие национальной транспортно-логистической системы Республики Беларусь в контексте реализации проекта «Новый Шёлковый путь». URL: https://rep.bntu.by/bitstream/handle/data/40464/Razvitie_nacionalnoj_transportno-logisticheskoy_sistemy_Respubliki_Belarus_v_kontekste_realizacii_proekta_Novyj_SHyolkovuj_put.pdf?sequence=1&isAllowed=y&ysclid=ljra3cyo8h123742361 (дата обращения 16.05.2024).

⁷ Tiezzi S. Which World Leaders Came to China's 3rd Belt and Road Forum? URL: <https://thediplomat.com/2023/10/which-world-leaders-came-to-chinas-3rd-belt-and-road-forum/> (дата обращения 19.02.2024).

4. Рассмотреть транспортно-логистические проекты в других государствах-членах ЕАЭС;

5. Проанализировать западную стратегию санкционной политики в отношении РФ и КНР, в том числе на основе нормативно-правовых документов;

6. Выявить степень влияния санкций на проект сопряжения ОПОП с ЕАЭС.

Хронологические рамки исследования. За нижнюю границу можно взять 2012 г., когда в Беларуси, незадолго до объявления широкомасштабного проекта ЭПШП, был открыт совместный индустриальный парк с КНР, являющийся одним из крупных логистических проектов по настоящее время, верхней стало начало 2024 г. Проект динамичен и постоянно появляются новые уточнения и документы.

Источниковая база. Изучая данную тему, приходится опираться на различные источники. Важным источником стали официальные выступления президентов⁸ и официальных лиц, совместные заявления⁹. Наиболее значимыми для данной работы стали письменные источники, среди которых стоит особо выделить официальные документы. Отдельно можно выделить материалы сайтов органов государственной власти. Среди них материалы официального интернет-портала Министерства иностранных дел РФ и Президента России¹⁰.

Методология исследования. Для успешного выполнения поставленных задач в работе используются общетеоретические методы исследования, а именно анализ и синтез, обобщение и абстрагирование, а также метод

⁸ Путин призвал создать большое Евразийское партнерство. URL: <https://tass.ru/ekonomika/3376295?ysclid=lewgyowdht13371488> (дата обращения 16.05.2024).

⁹ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения 16.05.2024).

¹⁰ Министерство иностранных дел Российской Федерации. URL: <https://www.mid.ru/> (дата обращения 16.05.2024); Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/> (дата обращения 16.02.2024).

изучения отечественной и зарубежной научной литературы.

Апробация результатов исследования. Основные положения работы докладывались на X и XI Всероссийской научно-практической конференции «Young Scholars' Research in the Humanities» на английском языке (г. Саратов, 2023, 2024 г.), после чего были опубликованы в сборнике «Актуальные исследования молодых ученых в области гуманитарных наук» по материалам конференции; в конкурсе молодых международников имени А. А. Громыко (2023 г.); на круглом столе «Международная интеграция в эпоху глобальных трансформаций» (г. Саратов, 2023), после выступления на котором была присуждена степень победителя; на конкурсе студенческих эссе «Перспективы и вызовы региональной экономической интеграции и сотрудничества на многостороннем уровне» в рамках VI Международной научной конференции «Ефимовские чтения» (ВВАТ, 2023 г.), по результатам которого было присуждено 1 место; на XXVI Международном конкурсе научных работ молодежи по экономике (ВЭО, 2024 г.); на LXVI Всероссийской конференции «Новый век: человек, общество, история глазами молодых» (г. Саратов, 2024 г.), по итогам выступления было присуждено 1 место.

Структура работы. Дипломная работа состоит из введения, трех глав «**Нормативно-правовая база многостороннего сотрудничества по сопряжению ЕАЭС и ОПОП**», «**Транспортно-логистические проекты в странах ЕАЭС в рамках сопряжения**», «**Трансформация ОПОП на фоне западных санкций**», разделенных на два параграфа, заключения и списка использованных источников и литературы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ. Параграф 1.1 «*Китайское видение сопряжения ОПОП с ЕАЭС*» посвящен анализу позиции китайской стороны, целей и методов относительно проекта. Си Цзиньпин впервые сделал официальное предложение объединить усилия над проектом «Экономический пояс шелкового пути» странам Центральной Азии в 2013 г. на встрече в Казахстане. Проект основывается на строгом соблюдении пяти принципов мирного сосуществования и целей Устава ООН. При этом китайская сторона

понимает и принимает значительную разницу между странами вдоль пути и готова содействовать развитию отношений, направленных на получение равных преимуществ для всех.

Китайское руководство связывает экономическое взаимодействие с безопасностью и стабильностью. Инфраструктурная дипломатия Китая основана на создании коридора взаимосвязанности, целью которого является превращение отдаленных провинций в экономические и логистические центры, соединяющие Азию и Европу. Он стремится не только к расширению связей за рубежом, но и экономической стабилизации внутри страны. ОПОП использует резервы капитала для инвестирования в проекты в других государствах и стимулирования внешнеэкономического спроса на китайские товары и услуги, решая проблему снижения спроса внутри страны. Инициатива также подразумевает экспорт продукции для разгрузки избыточных производственных мощностей Китая, особенно в тяжелой промышленности и строительстве. Нельзя утверждать, что Китай позволит странам играть решающую роль при принятии решений, если брать во внимание разницу в экономическом развитии и политическом влиянии, которая признается и на высшем уровне.

В параграфе 1.2 *«Создание нормативно-правовых основ проекта и позиции сторон»* рассматривается процесс согласования нормативно-правовых документов и мнений каждой из сторон проекта. Первоначальная реакция российского руководства на инициативу КНР заключалась в том, что оно выражало определенные опасения по поводу того, что подобный китайский проект, в конечном счете, еще теснее привяжет многие постсоветские страны к КНР, что уменьшит влияние России в Центральной Азии и на Южном Кавказе. Одно из опасений сводилось к тому, что ОПОП может подорвать целостность ЕАЭС.

Государства-члены ЕАЭС, преодолев настороженность и проявив готовность к сотрудничеству, а также ощутив влияние первых крупных западных санкций 2014 г., связанных с украинским кризисом, который ускорил

«поворот на Восток», в мае 2015 г. официально запустили переговоры по соглашению о торгово-экономическом взаимодействии и партнерстве после того, как было подписано Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути». После проведения пяти раундов переговоров, трех заседаний рабочей группы и двух консультаций министерского уровня, весной 2018 г. состоялось подписание Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и его государствами – членами, с одной стороны, и КНР, с другой стороны. Документ состоит из тринадцати глав, в которых предусматривается снизить нетарифные торговые барьеры, повысить уровень содействия в торговле. Кроме общих правил механизма сотрудничества он затрагивает вопросы прозрачности, торговые барьеры, санитарные нормы, таможенное сотрудничество и упрощение механизмов в торговле и т.д.

Параграф 2.1 *«Участие РФ в транспортно-логистических проектах»* посвящен анализу транспортно-логистических проектов, в которых задействована российская сторона. К 2022 г. в ходе обсуждений совместной работы в транспортно-логистической сфере страны ЕАЭС одобрили перечень приоритетных проектов. Три из них направлены на развитие транспортных маршрутов и коридоров в контексте сопряжения с инициативой ОПОП. В частности, страны договорились:

1. Реконструировать автомобильную дорогу М-1, являющуюся составной частью Е 30 для развития автомобильного пути «Западная Европа – Западный Китай» с отведением на Республику Беларусь.

2. Построить и модернизировать участки автомобильных дорог, которые относятся к международному транспортному маршруту «Западная Европа – Западный Китай», проходящих через российскую территорию.

3. Построить российский участок частной автомагистрали «Меридиан».

Альтернативным вариантом замены дорогостоящего и невыгодного

проекта ВСМ Москва – Казань – Пекин, строительство которой обошлось бы в 245 млрд долл., 400 млрд руб. из которых была согласна предоставить китайская сторона, стал план строительства автомагистрали, соединяющей Шанхай и Гамбург, которая будет частично платной, а протяженность российского участка составит 2233 км. Эта магистраль получила название «Меридиан». В зону российских интересов входит и проект шоссейной дороги «Западная Европа – Западный Китай» (ЗЕЗК), которая проходит через территорию России и выходит в Финляндию. Ожидалось, что основные работы по строительству российской части маршрута «ЗЕЗК», на которую приходится 2233 км из 8445 км, стоимость которой изначально оценивалась в 705 млрд рублей закончатся в 2020 г., но теперь старт отложен до 2027 г.

Другим потенциальным маршрутом из Китая в Европу через Россию может стать Северный морской путь. В 2017 г. Китай и Россия договорились о создании Полярного шелкового пути на основе Северного морского пути (СМП). Все вышеперечисленные проекты должны дать России сильный толчок в развитии как на национальном уровне, благодаря улучшению транспортно-логистической базы страны, так и на международном, за счет укрепления позиции в Центральной Азии.

Параграф 2.2 *«Проекты, реализуемые в других государствах-членах ЕАЭС»* посвящен анализу потенциала стран ЕАЭС для участия в проектах ОПОП.

Армения. Одним из первых шагов в сопряжении Армении с ЭПШП стал меморандум с Китаем об укреплении сотрудничества в создании экономической зоны Шелкового пути, подписанный в 2015 г., касающийся транспортно-логистической инфраструктуры. Интеграция с китайской инициативой позволит выйти из международной и региональной изоляции, однако, чтобы Армения стала значимой транспортной частью в реализации ЭПШП, нужно искать стимулы для прямых иностранных инвестиций, развивать внешнее железнодорожное сообщение для усиления геополитической позиции в регионе.

Белоруссия. Находясь между Черным и Балтийским морями, Беларусь является уникальной страной для ЕАЭС и КНР с точки зрения единственного сухопутного торгово-логистического коридора в Европу. Кроме этого, она замыкает два торговых коридора ЭПШП – Северный Евразийский и Центральный, оставаясь конечным транспортно-логистическим пунктом перед европейскими рынками. В перспективе РБ рассчитывает на ускорение формирования высокотехнологичного сектора и привлечение инвестиций в развитие транспортно-логистической инфраструктуры.

Казахстан. Китай является одним из основных иностранных инвесторов для Казахстана на протяжении последних нескольких лет. Программа «Нұрлы Жол» - системная перестройка экономики за счет широкомасштабного инвестирования в инфраструктуру будущего и китайская инициатива во многом похожи по стратегическим и тактическим планам, к тому же все транспортные проекты ЭПШП проходят через территорию Казахстана. В любом варианте прохождения транспортных коридоров через Центрально-Азиатский регион Казахстан станет центром транзитных и логистических процессов, что позволит получить большие экономические результаты.

Киргизия. Около 1/3 прямых вложений в Кыргызстан занимают китайские инвестиции, основная доля которых направлена в транспортные и энергетические проекты. С помощью Пекина уже началась реализация крупных инфраструктурных проектов. Например, реконструкция автодороги Бишкек-Нарын-Торугарт-Кашгар, связывающей Кыргызстан с Китаем. Она является самой важной из двух основных трасс, объединяющих две страны, и имеет перспективу выхода через Каракорумское шоссе в Пакистан и порты Индийского океана. Для Кыргызстана участие в китайской инициативе по сопряжению с ЕАЭС отличный шанс стать на шаг ближе к экономической стабильности. Не редко крупные инвестиционные проекты сталкиваются с протестами, что усложняет процедуру сопряжения. В данном случае необходимо проработать этот вопрос на национальном уровне и создать

благоприятные условия, в которых компании будут чувствовать себя в безопасности.

В параграфе 3.1 **«Стратегия и виды западных санкций»** рассматривается подход к ведению санкционной политики, в частности против РФ и дружественных ей стран. В период предыдущих десятилетий, и последних лет, в частности, основными акторами, которые ввели санкционные ограничения против различных государств и образований, включая страны ЕАЭС и Китая, являются США и ЕС. С 2014 г. антироссийский санкционный темп начал увеличиваться на фоне украинского кризиса, однако оставался умеренным до февраля 2022 г., после которого произошел фундаментальный разрыв с западной финансовой системой и цепями поставок вследствие блокирующих финансовых санкций, запрета на поставки товаров и услуг, доступа в порты и аэропорты и др. Однако от этой политики могут пострадать и дружественные для России страны, которые начинают опасаться сотрудничества с ней, потому что стираются границы между легальной адаптацией к санкциям и их обходом. В связи с этим Россия вынуждена искать альтернативные каналы коммуникаций и новых партнеров, что сказывается на изменении сопряжения ОПОП с ЕАЭС.

В параграфе 3.2 **«Влияние санкционного режима на сопряжение и перспективы сотрудничества РФ и КНР»** анализируются последствия введения санкционных ограничений. Нельзя отрицать сокращение объемов инвестиций в российскую экономику, дефицит импорта из стран, которые ввели санкции и тех, что производят продукцию по лицензиям стран-инициаторов и нарушение финансовых и логистических каналов. Переориентация на другие страны и каналы поставки будет усложняться из-за сбоя финансовых транзакций, потому что существует риск попадания под блокирующие санкции любых финансовых институтов, которые проводят сделки в долларах и евро в обход SWIFT. Однако у этого есть и альтернативы – уменьшение зависимости от доллара в международной системе расчетов благодаря использованию собственной системы финансовых сообщений

СПФС, запущенной в 2014 г., и китайской трансграничной межбанковской платежной системы CIPS, созданной в 2015 г. как системы расчетов и клиринга платежей для транзакций в юанях и предлагающей некоторые коммуникационные функции.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. Сопряжение китайской инициативы ОПОП с ЕАЭС имеет далеко идущие перспективы и несет возможности для каждой из сторон проекта. Особенно это важно для Армении, которая находится в частичной транспортной блокаде, и Кыргызстана, нуждающегося в привлечении иностранных инвестиций для строительства инфраструктуры. У каждой из стран есть свои национальные интересы, продвижение которых не редко сталкивается с долгим обсуждением с китайской стороной, что существенно замедляет процесс сопряжения. Так же, его затрудняют и опасения стран, касающиеся потери своего влияния и независимости. Все это тормозит и разработку дорожной карты сопряжения.

Однако, что касается транспортно-логистических совместных проектов, то тут уже китайской стороне решать, какие из них ей особенно выгодны, в связи с этим, странам, находящимся на пути следования Пояса необходимо самим создавать благоприятный инвестиционный климат. Ведь благодаря этому они смогут получить финансовую и политическую поддержку китайской стороны и улучшить свое положение. Учитывая все реализованные проекты в контексте продолжительности сопряжения, стоит констатировать, что их объем недостаточно велик, если исходить из тех возможностей, которые имеет китайская сторона и многосторонний формат ЕАЭС. В перспективе при грамотном составлении дорожной карты, проработке нормативно – правовой базы, сопряжение имеет большой шанс на успех как для КНР, так и для ЕАЭС.

Проанализировав западную стратегию санкционной политики в отношении РФ и КНР в контексте ОПОП и изучив базу антироссийского санкционного режима, можно утверждать, что западные страны всерьез настроены на международную изоляцию России. Это достигается путем давления не только на РФ, но и на дружественные ей страны, в частности

страны ЕАЭС и КНР. Учитывая тот факт, что все они связаны одним крупным проектом «Один пояс, один путь», включающий в себя «Экономический пояс Шелкового пути» - как сухопутный проект и «Морской пояс Шелкового пути» - как водный, это несомненно налагает отпечаток на взаимодействия внутри него.

При этом влияние санкций можно рассматривать с нескольких сторон. Во-первых, это диверсификация транзитных маршрутов, которая будет сталкиваться с большими трудностями из-за ограниченности возможности транзакционных операций со стороны России. Во-вторых, это возможность перейти на национальные системы расчета при взаимных операциях, и возможность Китая стать крупным финансовым конкурентом США, поскольку будет увеличиваться процент использования юаня не только с российской стороны. Также это возможность расширить степень сотрудничества РФ с КНР благодаря многим освободившимся нишам, заполнение которых входит в китайские интересы.

Все это усложняется сильным давлением на КНР со стороны США, которые не могут допустить увеличение его экономической мощи, а в дальнейшем и политического влияния. Это вызывает у Китая серьезные опасения, а учитывая миролюбивую политику, существует вероятность, что он будет очень осторожно наращивать сотрудничество с Россией, в том числе по проекту ЭПШП. Из-за сложности построения транспортных маршрутов через российскую территорию, постепенно будет снижаться ее значимость в китайской инициативе, а значит, и инвестирование в инфраструктурные проекты. В связи с этим китайская сторона будет заинтересована в диверсификации маршрутов. Альтернативой может стать Средний коридор или «южный маршрут», основная часть которого проходит в обход российской территории. При таком изменении в лидеры стран-партнёров КНР по реализации ОПОП может выйти Казахстан, на долю которого приходится крупные инвестиционные вложения Китая.