

# О ПЕРСПЕКТИВАХ СТРАТЕГИЧЕСКОГО СОПРЯЖЕНИЯ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В РАМКАХ ЕАЭС И ИНИЦИАТИВЫ КНР «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

**В. Э. Василевская**

*Белорусский государственный университет,  
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, vasilevskaya.v.e@mail.ru*

В статье рассматриваются особенности процесса сопряжения интеграционных процессов в рамках ЕАЭС и инициативы КНР «Один пояс, один путь». В исторической ретроспективе представлены основные документы, регламентирующие связанность целей проектов. Приведены примеры практического взаимодействия в формате ЕАЭС – «Один пояс, один путь». Обозначены последствия санкционного давления коллективного Запада для усиления интеграции между странами-членами ЕАЭС и КНР. В качестве результата показаны перспективы стратегического сопряжения интеграционных процессов в рамках ЕАЭС и инициативы КНР «Один пояс, один путь». Анализ двусторонних документов позволяет сделать вывод о наличии институциональной и проектной базы для координации интеграции (в транспортно-логистической, энергетической и инвестиционной сферах). Приведенные примеры практического взаимодействия демонстрируют, что совместные инициативы способны ускорять модернизацию транспортной инфраструктуры и расширять транзитные возможности.

**Ключевые слова:** Большое Евразийское партнерство; ЕАЭС; евразийская интеграция; Евразийский агроэкспресс; Один пояс, один путь.

## ON THE PROSPECTS FOR STRATEGIC ALIGNMENT OF INTEGRATION PROCESSES WITHIN THE FRAMEWORK OF THE EAEU AND CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE

**V. E. Vasilevskaya**

*Belarusian State University,  
4 Niezaliezhnasci Avenue, Minsk 220030, Belarus, vasilevskaya.v.e@mail.ru*

The article examines the specifics of the process of coupling integration processes within the framework of the EAEU and the PRC's Belt and Road initiative. In historical retrospect, the main documents regulating the coherence of project goals are presented. The article also provides examples of practical cooperation between the EAEU and Belt and Road initiative. The consequences of the sanctions pressure of the collective West for strengthening integration between the EAEU member states and China are outlined. As a result, the prospects for strategic alignment of integration processes within the EAEU and China's Belt and Road initiative have been demonstrated. An analysis of bilateral documents suggests the existence of an institutional and project-based framework for coordinating integration (in the transport, logistics, energy, and investment sectors). These examples of practical cooperation demonstrate that joint initiatives can accelerate the modernization of transport infrastructure and expand transit opportunities.

**Keywords:** Great Eurasian Partnership; EAEU; Eurasian integration; Eurasian Agroexpress; Belt and Road initiative.

Более десяти лет назад Китаем впервые были выдвинуты идейные представления воссоздания древнего Великого шелкового пути в современных реалиях международных отношений. Тогда в сентябре 2013 г. на площадке Назарбаев университета в Астане Председатель Китайской Народной Республики (КНР) Си Цзиньпин выступил с докладом «Развитие дружбы народов ради прекрасного будущего» на тему актуальности строительства нового сухопутного Шелкового пути, способствующего усилению экономической интеграции Азии и Европы [1].

Спустя месяц, в октябре 2013 г., Председатель КНР Си Цзиньпин с официальным визитом прибыл в штаб-квартиру секретариата Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), столицу Джакарту. Там, выступая на индонезийском конгрессе, он выдвинул предложение по строительству нового морского Шелкового пути и отметил: «Развитие Китая приносит Азии и всей планете в целом возможности, а не угрозы, при этом Китай намерен делиться с АСЕАН» [2]. С древних времен Юго-Восточная Азия является торговым узлом морского Шелкового пути, реконструкция которого чрезвычайно необходима в современных реалиях. Объединив усилия и охватив таким образом четверть населения мира, Китай и АСЕАН смогут создавать светлое будущее «сообщества общей судьбы».

В результате, были выдвинуты две масштабные стратегии реконструкции мировой логистики, предполагающие строительство транснациональных коридоров по сухопутному и морскому пути, впоследствии объединенные общим названием – инициатива «Один пояс, один путь». Концептуальное оформление инициативы завершилось к марту 2015 г., когда Госсоветом КНР был издан первый официальный документ «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века», разработанный Госкомитетом по делам развития и реформ совместно с Министерством иностранных дел и Министерством коммерции КНР.

Согласно содержанию данного документа инициатива «Один пояс, один путь» устремлена к воплощению мечты мирового сообщества о прекрасном будущем: мирном развитии, экономическом процветании, духовном подъеме. И Китай, будучи сильной экономикой, по мере своих сил готов взять на себя большее обязательство в исполнении этой мечты. Также в документе отмечается, что строительство общего пути является открытым процессом, о чем свидетельствует активное вовлечение Китаем всех стран и международных организаций, расположенных на этом пути [3].

В 2015 г. была также учреждена международная организация региональной экономической интеграции на пространстве евразийского ареала – Евразийский экономический союз (далее – ЕАЭС). Согласно положениям Договора об образовании ЕАЭС от 1 января 2015 г., в рамках организации создаются условия по формированию единого рынка для стабильного развития экономик государств-членов, на основе принципа

рыночной экономики, взаимовыгодного сотрудничества, равноправия и учета национальных интересов [4].

В июле 2015 г. на пресс-конференции по итогам саммитов БРИКС и ШОС Президент Российской Федерации В. В. Путин заявил, что оба проекта («Один пояс, один путь» и ЕАЭС) совместимы и не противоречат друг другу. Поскольку обеспечить условия развития единого рынка невозможно без создания специальной инфраструктуры (железнодорожной, автомобильной, портовой, авиационной). «Нам необходимо сопрягать наши возможности», – подчеркнул Президент Российской Федерации В. В. Путин [5].

Процесс переговоров между ЕАЭС и Китаем о заключении Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве был формально запущен в мае 2015 г. Тогда в рамках официального визита Председателя КНР Си Цзиньпина в Москву было подписано Совместное заявление об углублении партнерства России и Китая. Стороны сошлись во мнении, что инициатива по строительству Шелкового пути не является преградой для взаимодействия связанных ранними договоренностями сторон, напротив, проект удовлетворяет взаимное желание формировать открытое экономическое евразийское пространство. Согласно положению IV раздела указанного заявления стороны договорились осуществлять сопряжение региональных экономических интеграционных процессов в рамках ЕАЭС [6].

Как отмечают российские исследователи, доктора экономических наук И. А. Максимцев и Н. М. Межевич, поддержка Россией инициативы КНР «Один пояс, один путь» объясняется стремлением России установить торговый баланс во взаимоотношениях с Европой и Азией и укрепить отношения в рамках ЕАЭС. С этой целью экономика Китая должна стать опорным пунктом для создания таких условий [7, с. 16].

Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР было подписано в мае 2018 г., с целью создания специальных условий расширения экономической интеграции, представляющей взаимный интерес. В преамбуле указанного соглашения также отмечается, что все стороны признают важность сопряжения ЕАЭС и инициативы «Один пояс, один путь» как инструмента создания таких условий [8].

В статье российского исследователя М. Г. Шилиной, посвященной правовому анализу соглашения отмечается, что главным общим положением документа являются договоренности, охватывающие конкретные направления взаимодействия, влияющие на снижение пошлин и содействие беспрепятственному выходу на китайский рынок [9, с. 18]. Вместе с тем М. Г. Шилина замечает, что одним из важных упущений соглашения является отсутствие конкретных мер по привлечению взаимных инвестиций, особенно в рамках реализации проекта инициативы «Один пояс, один путь» – Экономический пояс Шелкового пути. При этом видится насущная актуальность разработки практического построения взаимодействия в формате «дорожной карты» ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути [9, с. 23].

План общей дорожной карты ЕАЭС и КНР в рамках реализации соглашения был утвержден в ходе третьего заседания Совместной комиссии в феврале 2023 г. Согласно разработанному плану внедрение дорожной карты должно активизировать расширение взаимодействия в таможенной, ветеринарной и фитосанитарной сфере. Сам документ включает три раздела: внешнеторговая политика (формирование устойчивого диалога и согласование стратегических направлений сотрудничества), цифровизация логистики (переход к электронной форме обмена данными в перевозках грузов) и научные исследования (комплексный анализ эффективных инструментов сопряжения проектов) [10].

Результаты внедрения дорожной карты были обозначены в ходе четвертого заседания Совместной комиссии по реализации Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР, прошедшем в апреле 2024 г. А именно были отмечены достижения в углублении сотрудничества в области климатической повестки, мер защиты рынка и электронной торговли. Отдельное внимание было уделено результатам налаживания устойчивого диалога в области государственных закупок и межбиржевых контактов. В качестве перспектив сопряжения было отмечено значение развития проекта «Евразийский агроэкспресс».

Проект «Евразийский агроэкспресс» разработан по программе импортозамещения. Запущен в 2022 г. по инициативе действующего на тот период Председателя ЕЭК М. В. Мясникова. С целью ускорения железнодорожных и морских перевозок сельскохозяйственной продукции из ЕАЭС в Китай, Индию, ОАЭ и Иран по логистическому маршруту, разработанному в соответствии с новыми реалиями осуществления торговых и финансовых операций в условиях действия санкций коллективного Запада. «Проект, прежде всего, направлен на ускорение контейнерных перевозок из Китая и обратно. Их регулярность позволит сформировать конкурентный морскому фрахту тариф. Кроме того, сухопутное перемещение товаров, а в этом основная суть идеи «Одного пояса – одного пути», исключает влияние Запада на перевозки. В то время, когда морские сопряжены с возможными санкционными препятствиями», – отметил М. В. Мясников во время научной конференции в МГИМО МИД России в марте 2022 г. [11].

Последствия санкционного давления коллективного Запада для расширения сопряжения проектов ЕАЭС и инициативы КНР «Один пояс, один путь» следует отметить отдельно. В 2020 г. на фоне действия санкций, а также обострения мировой пандемии, ограничившей границы национальных экономик, под ударом оказались торговые отношения с Китаем. Необходимо было быстро выстраивать новые логистические цепочки и усиливать сотрудничество в рамках уже существующих. В связи с этим на рынке ЕАЭС заметно активизировалось сотрудничество стран – членов союза с Китаем, что позволило не только сгладить последствия кризиса, но и стимулировать экономический рост. За 2020 г. доля Китая во взаимной торговле с ЕАЭС составила 20 % (79 млрд дол. США). По ито-

гам 2021 г. Китай стал абсолютным лидером во внешнеторговом рейтинге ЕАЭС [12].

По заявлению советника Председателя ЕЭК В. С. Ковалева, сегодня мы наблюдаем активную переориентацию товарного потока ЕАЭС с ныне приоритетного рынка ЕС на рынок КНР. Если в 2015 г. 46 % товарооборота ЕАЭС приходилось на рынок ЕС, то по результатам 2023 г. – это порядка 36 %, спад на 10 % очень ощутим. На сегодняшний день все члены ЕАЭС считают своим главным торговым партнером Китай, за исключением Беларуси (наибольшая доля отводится России) [13, с. 18].

Необходимо подчеркнуть, что найти наиболее действенный формат сопряжения ЕАЭС и инициативы «Один пояс, один путь» не просто, что объясняется разноуровневым организационным механизмом проектов. ЕАЭС в отличие от инициативы КНР не имеющей строгих геоэкономических рамок, представляется сложной институциональной структурой. Как замечает российский исследователь В. С. Пакулин, наиболее реалистичным является вариант использования инициативы «Один пояс, один путь» в качестве инструмента укрепления экономической и гуманитарной интеграции Китая и Евразии [14, с. 48]. В этом контексте наряду с инициативой «Один пояс, один путь» мощным инструментом расширения взаимодействия также должны стать ШОС и АСЕАН.

В мае 2017 г. на церемонии открытия первого международного форума «Один пояс, один путь», Президент Российской Федерации В. В. Путин заявил, что сложение потенциалов таких интеграционных проектов как ЕАЭС, «Один пояс, один путь», ШОС и АСЕАН должно стать основой для формирования Большого Евразийского партнерства БЕП). При этом идею БЕП Россия видит не просто как абстрактную геополитическую схему, направленную на налаживание связей между вовлеченными экономикками, а без преувеличения как новый цивилизационный проект, способный изменить политический ландшафт континента [15].

Согласно аналитическому докладу, подготовленному Департаментом макроэкономической политики ЕЭК, перспективы сопряжения проектов ЕАЭС и инициативы КНР «Один пояс, один путь» в рамках реализации идеи Большого Евразийского партнерства, видятся в нескольких конкретных направлениях:

- 1) координация экономической политики, что подразумевает выработку единой стратегии развития, направленной на защиту и преодоление внешней конкуренции;
- 2) создание условий для взаимосвязанности инфраструктуры стран – членов ЕАЭС и КНР, в первую очередь транспортно-логистического комплекса, раскрывающего транзитный потенциал сотрудничества;
- 3) взаимное снижение торговых пошлин и стимулирование инвестиционной активности, для свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также создания совместных инвестиционных проектов, обладающих высоким экономическим и социальным значением;

4) формирование независимой региональной валютно-финансовой системы, что обусловлено значимостью обеспечения финансовой безопасности, поскольку на настоящем этапе в торговле между ЕАЭС и КНР преобладает обслуживание валютами третьих стран (доллары США, евро). В этой связи видится необходимость создания отдельных совместных финансовых институтов;

5) цифровизация интеграционных процессов, особенно в части реализации таможенно-тарифных, фитосанитарных и технических требований [16, с. 7].

Таким образом, на настоящем этапе процесс сопряжения проектов ЕАЭС и инициативы КНР «Один пояс, один путь» характеризуется взаимным стремлением к расширению интеграции регионов, раскрытию, прежде всего, транзитного потенциала сотрудничества. А именно значимым преимуществом является стратегическое географическое расположение стран – членов ЕАЭС в части сухопутных транзитных маршрутов ведущих в страны ЕС, Иран, Турцию.

Если до недавнего времени потребность к углублению интеграции являлась следствием хаотичных глобализационных процессов, то сегодня возникновение новых глобальных рисков становится стимулом для формирования осознанного подхода к укреплению геоэкономической связанности. В этой связи процесс сопряжения ЕАЭС и «Один пояс, один путь» можно назвать примером насыщенной мультирегиональной связанности.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. О выступлении Председателя КНР Си Цзиньпин на площадке Назарбаев университета в сентябре 2013 г. // Портал «Один пояс, один путь». — 07.09.2013. — URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/p/36777.html> (дата обращения: 05.02.2025).

2. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Совете народных представителей Индонезии в октябре 2013 г. // Китайский информационный Интернет-центр. — 04.10.2013. — URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-10/04/content\\_30197002.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-10/04/content_30197002.htm) (дата обращения: 05.02.2025).

3. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века // Портал «Один пояс, один путь». — 27.11.2017. — URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/p/36756.html> (дата обращения: 05.02.2025).

4. Договор о Евразийском экономическом союзе : [подписан в г. Астане 29 мая 2014 г.] // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. — URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&po=f01400176> (дата обращения: 09.03.2025).

5. Пресс-конференция Президента Российской Федерации В. В. Путина в июле 2015 г. // Президент России. — 10.07.2015. — URL: [http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/press\\_conferences/49909](http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/press_conferences/49909) (дата обращения: 05.02.2025).

6. Совместное заявление об углублении партнерства России и Китая // Посольство России в Китае. — 08.05.2015. — URL: <https://newchina.mid.ru/upload/iblock/21d/21d5615ad8e7d0ce327c40447f6b75a0.pdf> (дата доступа: 14.02.2025).

7. Максимцев, И. А. К вопросу об экономической интеграции «Большой Евразии» и ее ключевом инфраструктурном проекте «Один пояс и один путь» / И. А. Максимцев, Н. М. Межевич // Пояс и путь: возможности для Беларуси : материалы Между-

нар. науч.-практ. конф., Минск, 24 февр. 2017 г. / под ред. проф. А. А. Тозика. – Минск: РИВШ, 2017. – С. 10–20.

8. Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и его государствами-членами, и КНР : подписано 17 мая 2018 г. // Евразийская экономическая комиссия. – URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/21b/Tekst-russkiy-\\_EAEU-alternate\\_-final.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/21b/Tekst-russkiy-_EAEU-alternate_-final.pdf) (дата доступа: 14.02.2025).

9. Шилина, М. Г. Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР: международно-правовой анализ / М. Г. Шилина // Международное право. – 2018. – № 2. – С. 16–26. – URL: [https://e-notabene.ru/wl/article\\_26701.html](https://e-notabene.ru/wl/article_26701.html) (дата доступа: 14.02.2025).

10. Андрей Слепнев: «ЕАЭС и Китай упростят перевозку грузов по железным дорогам за счет внедрения электронного документооборота» // Евразийская экономическая комиссия. – 16.02.2023. – URL: <https://eec.eaeunion.org/news/andrey-slepnev-eaes-i-kitay-uprostyat-perevozku-gruzov-po-zheleznym-dorogam-za-schet-vnedreniya-elek/> (дата доступа: 17.02.2025).

11. Пивовар, Э. О сущности, целях и перспективах проекта «Евразийский агроэкспресс» / Э. Пивовар // БЕЛТА. – 22.03.2022. – URL: <https://belta.by/economics/view/mjasnikovich-perechen-po-povysheniju-ustojchivosti-eaes-v-uslovijah-sanktsij-vkljuchaet-34-491846-2022/> (дата доступа: 17.02.2025).

12. Внешняя торговля ЕАЭС с Китаем: итоги 2021 года // Евразийская экономическая комиссия. – URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/718/EAES\\_Kitay.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/718/EAES_Kitay.pdf) (дата доступа: 17.02.2025).

13. Ковалёв, В. С. ЕАЭС и Китай: партнерство в интересах самодостаточности / В. С. Ковалёв // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2023. – Т. 17, № 3. – С. 15–24. – <https://www.ejournal.ru/jour/article/view/1174> (дата доступа: 19.02.2025).

14. Пакулин, В. С. Процессы сопряжения китайского проекта «Один пояс, один путь» и ЕАЭС в рамках концепции «большого евразийского партнерства» / В. С. Пакулин // Вестн. Томск. гос. ун-та. История. – 2022. – № 76. – С. 47–55. – URL: [https://journals.tsu.ru/history/&journal\\_page=archive&id=2224&article\\_id=50107](https://journals.tsu.ru/history/&journal_page=archive&id=2224&article_id=50107) (дата доступа: 19.02.2025).

15. Выступление Президента Российской Федерации В. В. Путина на церемонии открытия международного форума «Один пояс, один путь» в 2017 году // Президент России. – 14.05.2017. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491> (дата доступа: 19.02.2025).

16. Сопряжение стратегии развития ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс, один путь: аналитический доклад // Евразийская экономическая комиссия. – URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/822/Doklad\\_Kitay\\_short\\_17.08.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/822/Doklad_Kitay_short_17.08.pdf) (дата доступа: 19.02.2025).