

Научная статья

Original article

УДК 330.322

doi: 10.55186/2413046X_2023_9_2_69

**НАПРАВЛЕНИЯ СОПРЯЖЕНИЯ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ИНТЕГРАЦИИ В РАМКАХ ЕАЭС И КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ**

«ОДИН ПОЯС И ОДИН ПУТЬ»

**DIRECTIONS OF CONNECTION OF THE EURASIAN ECONOMIC
INTEGRATION WITHIN THE FRAMEWORK OF THE EAEU AND THE
CHINESE INITIATIVE «ONE BELT ONE ROAD»**



Болаев Араша Валериевич, к.э.н., доцент кафедры государственного и муниципального управления и права факультета управления и права, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Калмыцкий государственный университет имени Б.Б. Городовикова», E-mail: arasha.bolaev@mail.ru

Bolaev Arasha Valerievich, PhD in Economics, Associate Professor of the Department of State and Municipal Administration and Law, Faculty of Management and Law, Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education “Kalmyk State University named after B.B. Gorodovikov”, E-mail: arasha.bolaev@mail.ru

Аннотация. Целью исследования является изучение возможностей и направлений сопряжения китайской инициативы «Один пояс и один путь» и ЕАЭС в современных условиях. Показано, что Китай остается важным стратегическим партнером нашей страны в период геополитической напряженности. Обосновано, что возрастает значимость сопряжения китайской инициативы «Один пояс и один путь» и ЕАЭС в рамках Большого

Евразийского партнерства (БЕП). Рассмотрены возможные пути нивелирования возможных рисков стран-участниц инициативы «Один пояс и один путь» и сопряжения с ЕАЭС. В статье обосновано положение о том, что БЕП выступает в качестве объединяющего начала для создания единого евразийского экономического механизма, показаны приоритетные задачи сотрудничества в рамках БЕП и перспективы развития.

Abstract. The purpose of the study is to analyze the possibilities and directions of conjugation of the Chinese initiative "One Belt One Road" and the EAEU in modern conditions. It is shown that China remains an important strategic partner of our country in a period of geopolitical tension. It is substantiated that the importance of conjugation of the Chinese initiative "One Belt One Road" and the EAEU within the framework of the Greater Eurasian Partnership (BEP) is increasing. Possible ways of leveling the possible risks of the countries participating in the One Belt - One Road initiative and linking with the EAEU are considered. The article substantiates the position that the BEP acts as a unifying principle for the creation of a single Eurasian economic mechanism, shows the priority tasks of cooperation within the framework of the BEP and development prospects.

Ключевые слова: Китай, инвестиции, инвестиционные проекты, экономическая интеграция, ЕАЭС, БЕП, «Один пояс и один путь»

Keywords: China, investments, investment projects, economic integration, EAEU, BEP, One Belt One Road

Введение

Происходящие в настоящее время геополитические процессы кардинальным образом изменяют международный ландшафт, включая мировую экономику. Стремительно меняются условия ведения международной экономической деятельности, в частности, на российскую экономику и ее взаимодействие с другими странами влияют санкции недружественных стран. В этих новых геополитических условиях важное значение имеет рассмотрение интеграционных процессов, происходящих в рамках китайской инициативы

«Один пояс и один путь» и Евразийского экономического союза (ЕАЭС), что определяет актуальность статьи.

Материалы и методы

При проведении исследования применялись монографический и сравнительный методы научного исследования, которые были использованы для выявления основных направлений интеграционных процессов в рамках инициативы «Один пояс и один путь» и ЕАЭС и перспективы их развития.

Вопросы инвестиционного взаимодействия стран, евразийской интеграции и китайского проекта «Один пояс и один путь» исследуются в трудах российских [4, 5, 6, 7, 8] и зарубежных ученых [1, 2, 3, 9, 10].

Бао Х. отмечает, что Китай в настоящее время выступает в качестве стратегического инвестиционного партнера нашей страны [1]. Также значимость взаимовыгодного инвестиционного взаимодействия подчеркивает Ван Ю. [2]. Киреев А.А. отмечает особое значение китайских инвестиций для российского Дальнего Востока [4]. Степанов Н.С. также подчеркивает важность инвестиционного и интеграционного взаимодействия для дальневосточных регионов Российской Федерации [8].

Чжао Х. особо подчеркивает, что Большое Евразийское партнерство и инициатива «Один пояс - один путь» также предполагают содействие экономическому развитию относительно слаборазвитых регионов Китая. Кроме того, российский дальневосточный регион, граничащий с Китаем, обладает привлекательными ресурсами для развития регионального экономического сотрудничества. Таким образом, сопряжение ЕАЭС и инициативы «Один пояс - один путь» в рамках Большого Евразийского партнерства способно значительно ускорить и повысить качество двусторонней интеграции [10].

В статье Нелюбиной Ю.А. и Мишальченко Ю.В. подчеркивается, что усиливающаяся конкуренция между странами приводит к активному использованию инструментов политики содействия международному развитию в том числе и в рамках реализации китайской инициативы «Один пояс - один

путь». Китай предоставляет нуждающимся странам гранты и льготные кредиты для решения насущных проблем развивающихся государств [6].

Михайленко А.Н. отмечает, что в сопряжении проектов «Один пояс - один путь» и ЕАЭС наряду с благоприятными возможностями существует множество вызовов, в частности, отмечается возможность разобщения внутри стран ЕАЭС под напором китайских инвестиций [5]. В статье подчеркивается, что достичь согласия среди пяти стран-участниц ЕАЭС гораздо сложнее, чем при переговорах между Китаем и каждой страной ЕАЭС в отдельности. Аналогичного мнения придерживается Пакулин В.С., который отмечает, что Китай предпочитает придерживаться двусторонних форматов сотрудничества со странами ЕАЭС. [7].

Результаты и обсуждение

Происходящие в мире глобальные геополитические изменения ключевым образом изменяют взаимоотношения стран на мировой арене. Такие страны, как Китай, становятся ключевыми игроками не только на региональном, но и на мировом уровне, занимая ведущие позиции по многим экономическим показателям. Российские и китайские эксперты подчеркивают, что КНР имеет ключевое значение в качестве стратегического партнера для российской стороны в период геополитической напряжённости.

Особую значимость приобретает китайская инициатива «Один пояс и один путь», в рамках которой реализуются крупнейшие инфраструктурные проекты развития транспортных коридоров, в частности, высокоскоростной железнодорожной магистрали «Евразия», объединяющей Китай, Казахстан, Россию, Белоруссию, Польшу, Германию, автодорожного коридора Западная Европа – Западный Китай, развитие Северного морского пути и соответствующей прибрежной транспортной инфраструктуры, много лет обсуждается проект строительства судоходного канала «Евразия» между Каспийским морем и Азово-Черноморским бассейном и т.д. [3, 9, 13].

Важное значение имеет сопряжение китайской инициативы «Один пояс и один путь» и ЕАЭС. Причем особо следует отметить, что термин сопряжение не означает слияния двух интеграционных проектов в один, а предполагает их параллельное развитие с кооперацией в определенных сферах [7]. Активизация евразийского партнёрства в рамках инициативы «Один пояс и один путь» будет способствовать глобальному изменению мирового политического и экономического ландшафта, обеспечению принципиально нового качества жизни населения стран-участников, их стабильного и процветающего сосуществования.

Наряду с позитивным влиянием реализации инициативы «Один пояс и один путь» на развитие стран, включая Россию, некоторые авторы выражают опасения о существовании определённых рисков, к которым относятся следующие:

- несмотря на заверения китайской стороны о том, что проект равнозначен для всех стран независимо от их экономического развития и политического устройства, тем не менее инициатором и лидером этого проекта является Китайская Народная Республика, которая при решении проблемных вопросов и неоднозначных ситуаций скорее всего будет защищать свои национальные и экономические интересы;

- нельзя отрицать вероятность формирования фактической китайской гегемонии в Евразии, хотя в этом случае необходимо отметить, что современный Китай традиционно не вмешивается во внутренние вопросы соседних стран;

- реализация на территории России крупных инфраструктурных транспортных проектов потребует привлечения больших инвестиционных и трудовых ресурсов. Поступление прямых иностранных инвестиций из Китая окажет позитивное влияние на российскую экономику, при этом нехватка рабочей силы может привести к необходимости привлечения трудовых

ресурсов, прежде всего высококвалифицированных, из Китая, особенно в условиях демографической ямы и дефицита кадров;

- использование китайских прямых иностранных инвестиций при реализации инфраструктурных транспортных проектов зачастую предполагает использование китайского оборудования и инжиниринговых услуг, что может снизить активность участия российских подрядчиков и поставщиков в реализуемых инфраструктурных проектах,

- в проекте «Один пояс и один путь» участвуют более 150 стран, многие из которых являются недружественными по отношению к Российской Федерации, что может привести к дополнительным конфликтам в рамках реализации проекта и снижении экономического влияния в регионе.

Для нивелирования возможных рисков стран-участниц инициативы «Один пояс и один путь» целесообразно использовать следующие возможности:

– на базе ЕАЭС следует сформировать рабочие группы, которые будут способствовать координации и синхронизации региональных программ с целью повышения их экономической эффективности;

– необходимо расширять создание совместных предприятий с локализацией производства, в частности, на российском Дальнем Востоке, что позволит активнее задействовать потенциал российских территорий опережающего социально-экономического развития;

- взаимное включение предприятий в производственные цепочки транснациональных компаний;

- создание крупных промышленных консорциумов с перспективой выхода на внешние рынки.

Для координации действий стран Евразии в рамках инициативы «Один пояс и один путь» Президентом Российской Федерации В.В. Путиным в 2015 году была сформулирована инициатива Большого Евразийского партнерства (БЕП), т.е. сопряжения евразийской экономической интеграции в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайской инициативы «Пояса и пути»,

которая позволит в полной мере обеспечить равноправное партнерство стран и использовать их преимущества в рамках регионального синергетического потенциала [11]. Следует подчеркнуть, что БЭП не заменяет успешно работающие организации ШОС, АТЭС, АСЕМ, АСЕАН, ЕАЭС, РВЭП и тем более не конкурирует с китайской инициативой «Один пояс и один путь», а выступает в качестве объединяющего начала для создания единого евразийского экономического механизма.

К приоритетным задачам сотрудничества в рамках БЭП отнесены следующие:

- усиление регуляторной и физической взаимосвязанности между странами-участницами БЭП в сферах логистики и транспортной инфраструктуры;
- упрощение таможенных процедур и осуществления торговых операций, оптимизация товарооборота;
- усиление инвестиционного сотрудничества и реализация совместных инвестиционных проектов;
- устранение неоправданных барьеров, не способствующих эффективному налаживанию цепочек поставок и экономических связей;
- гармонизацию и совместимость правил и норм стандартизации, сопряжение национальных стандартов;
- расширение финансового сотрудничества и увеличение расчетов в национальных валютах;
- формирование благоприятной среды для развития малых и средних предприятий стран-участниц.

Сопряжение инициативы «Один пояс и один путь» и ЕАЭС будет способствовать торгово-инвестиционному сотрудничеству на основе взаимной открытости за счет снятия как тарифных, так и нетарифных барьеров, которые иногда оказываются основными ограничителями в торговых операциях. К нетарифным ограничениям относят квоты, санитарно-карантинные меры,

технические барьеры в торговле, ограничивающие развитие сотрудничества в технической сфере и снижающие эффективность общего рынка [12].

Сотрудничество по сопряжению ЕАЭС и инициативы «Один пояс и один путь» рассматривается как создание институционального механизма межрегионального взаимодействия нового типа, который способствует полноценной реализации эффекта масштаба производства в рамках экономической интеграции.

Основные направления интеграционного взаимодействия:

1) координация совместных геополитических и экономических усилий в рамках реализации евразийских интеграционных процессов;

2) приоритетное развитие сотрудничества в тех сферах, которые признаны взаимовыгодными с точки зрения национальных интересов стран-участников интеграционного процесса;

3) адаптация и применение передового опыта, имеющегося у других интеграционных объединений.

С начала сопряжения инициативы «Один пояс и один путь» и ЕАЭС двусторонняя торговля между Китаем и Россией существенно выросла, происходит постепенная оптимизация торговой структуры, в частности, помимо традиционной энергетической сферы растут объемы торговли электрическими машинами и оборудованием, увеличивается электронная коммерция.

Межрегиональное сотрудничество активно развивается в рамках Арктического пояса Шелкового пути, экономического коридора Китай – Россия – Монголия, коридора Восток – Запад (Транскаспийского международного транспортного маршрута).

В условиях обостряющейся геополитической обстановки страны Евразии подвержены вторичным санкциям, что вынуждает их находить компромиссы между евразийской интеграцией и другими партнерствами. Возможности сопряжения Большого Евразийского партнерства и инициативы «Один пояс и

один путь» будут способствовать смягчению последствий внешнего давления в условиях, когда центр экономического развития перемещается в Азиатско-Тихоокеанский регион.

В феврале 2023 года была принята Дорожная карта по развитию торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и Китаем, в рамках которой предусматривается [12]:

- цифровизация транспортных коридоров;
- проведение обсуждений по вопросам внешнеторговой политики;
- проведение совместных научных исследований по изучению эффектов различных сценариев углубления торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и КНР.

Развитие транспортной инфраструктуры в направлениях «Восток-Запад» и «Север-Юг» является одной из первостепенных и важнейших задач, решение которой выступает залогом успешного развития экономики стран-участниц интеграционных процессов.

Концепция Большого Евразийского партнерства находит взаимопонимание и поддержку у многих дружественных стран, включая Индию, Вьетнам, Иран, Индонезию, Пакистан и др. В настоящее время проводится большая работа по актуализации концепции Большого Евразийского партнерства. Предположительно она будет дополнена планом действий на уровне экономических властных органов и отраслевыми прикладными проектами, что придаст новый импульс интеграционному взаимодействию между странами [12].

Выводы

Проведенный анализ сопряжения ЕАЭС и инициативы «Один пояс и один путь» в рамках Большого Евразийского партнерства показал, что в условиях неблагоприятных геополитических изменений этот процесс продолжается и остается важным для всех стран-участниц. Развитие партнерства следует рассматривать как возможность формирования единого пространства

равноправного сотрудничества с целью формирования мировой экономики открытого типа и содействия экономическому росту с учетом общих интересов всех стран-участников. Открытость экономики позволяет производственным факторам свободно циркулировать и оптимально распределяться внутри всей мировой экономической системы.

Список источников

1. Бао Х. Современное состояние и перспективы привлечения прямых иностранных инвестиций из Китая в Россию//Иновации и инвестиции. 2019. № 3. С. 12-15.
2. Ван Ю. Значимость китайских прямых инвестиций в экономике России// Вопросы устойчивого развития общества. 2022. № 4. С. 297-305.
3. Глянц М.Г., Росс Р. Дж. Один пояс и один путь. Долгий марш Китая в 2049 год / перевод Бюро переводов «Золотой гриф», переводчик М.З. Гуревич. – М.: Международные отношения, 2021.- 264 с.
4. Киреев А.А. Российская политика в отношении китайских прямых инвестиций на Дальнем Востоке// Мировая экономика и международные отношения. 2022. Т. 66. № 8. С. 43-51.
5. Михайленко А.Н. Сопряжение евразийской интеграции и китайского проекта «Один пояс - один путь»// Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2018. № 1 (23). С. 35-46.
6. Нелюбина Ю.А., Мишальченко Ю.В. Сопряжение Евразийского экономического союза и китайской инициативы "Один пояс, один путь" (международные правовые и экономические аспекты)// Ученые записки юридического факультета. 2022. № 1. С. 42-48.
7. Пакулин В.С. Процессы сопряжения китайского проекта "Один пояс - один путь" и ЕАЭС в рамках концепции "Большого евразийского партнерства"// Вестник Томского государственного университета. История. 2022. № 76. С. 47-55.

8. Степанов Н.С. Китайская инициатива "Один пояс - один путь": шансы и риски сопряжения с ЕАЭС // Мир перемен. 2020. № 3. С. 170-178.
9. Цинь.Ю., Чжоу Г., Ло В. Один пояс и один путь: комментарии / Пер. с кит. Станченко Л.К. – М.: ООО Международная издательская компания «Шанс», 2017.- 279 с.
10. Чжао Х. Необходимость, осуществимость и выбор пути сопряжения большого евразийского партнерства и инициативы "Один пояс - один путь" // Вестник РГГУ. Серия: Евразийские исследования. История. Политология. Международные отношения. 2021. № 1. С. 109-116.
11. Оценка экономических эффектов отмены нетарифных барьеров в ЕАЭС // Евразийский банк развития. 2015. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_makroec_pol/developDocs/Documents/EAEU_estims.pdf
12. О российской инициативе Большого Евразийского партнерства. URL: https://www.mid.ru/ru/activity/coordinating_and_advisory_body/head_of_subjects_council/materialy-o-vypolnenii-rekomendacij-zasedanij-sgs/xxxvi-zasedanie-sgs/1767070/
13. Bekturganov N.S., Bolaev A.V. (2017) The Eurasia Canal as a Factor of Economic Prosperity for the Caspian Region. Geography, Environment, Sustainability (GES Journal), Vol. 10, No 1, p. 33–41

References

1. Bao H. Current state and prospects for attracting foreign direct investment from China to Russia // Innovations and investments. 2019. №3. S. 12-15.
2. Wang Yu. The importance of Chinese direct investment in the Russian economy // Issues of sustainable development of society. 2022. №4. S. 297-305.
3. Glyants M.G., Ross R.J. One belt and one way. China's long march to 2049 / translation by Golden Vulture Translation Agency, translator M.Z. Gurevich. – М.: International relations, 2021.- 264 p.

4. Kireev A.A. Russian policy towards Chinese direct investment in the Far East// World economy and international relations. 2022. V. 66. №8. S. 43-51.
5. Mikhaïlenko A.N. Conjugation of Eurasian integration and the Chinese project "One belt - one way" // Eurasian Union: issues of international relations. 2018. №1 (23). pp. 35-46.
6. Nelyubina Yu.A., Mishalchenko Yu.V. Conjugation of the Eurasian Economic Union and the Chinese Initiative "One Belt, One Road" (International Legal and Economic Aspects)// Academic Notes of the Faculty of Law. 2022. №1. S. 42-48.
7. Pakulin V.S. The processes of conjugation of the Chinese project "One Belt - One Road" and the EAEU within the framework of the concept of "Greater Eurasian Partnership" // Bulletin of the Tomsk State University. Story. 2022. №76. S. 47-55.
8. Stepanov N.S. Chinese Initiative "One Belt - One Road": Chances and Risks of Interfacing with the EAEU// World of Changes. 2020. №3. P. 170-178.
9. Qin Yu., Zhou G., Lo V. One belt and one way: comments / Per. with whale. Stanchenko L.K. - M.: LLC International Publishing Company "Chance", 2017.- 279 p.
10. Zhao H. Necessity, feasibility and choice of the way of conjugation of the large Eurasian partnership and the Belt and Road Initiative// Bulletin of the Russian State Humanitarian University. Series: Eurasian Studies. Story. Political science. International relationships. 2021. №1. S. 109-116.
11. Evaluation of the economic effects of the abolition of non-tariff barriers in the EAEU // Eurasian Development Bank. 2015. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_makroec_pol/developDocs/Documents/EAEU_estims.pdf
12. On the Russian initiative of the Greater Eurasian Partnership. URL: https://www.mid.ru/ru/activity/coordinating_and_advisory_body/head_of_subjects_council/materialy-o-vypolnenii-rekomendacij-zasedanij-sgs/xxxvi-zasedanie-sgs/1767070/

13. Bekturganov N.S., Bolaev A.V. (2017) The Eurasia Canal as a Factor of Economic Prosperity for the Caspian Region. Geography, Environment, Sustainability (GES Journal), Vol. 10, No 1, p. 33–41

© *Болаев А.В., 2024. Московский экономический журнал, 2024, № 2.*