

DOI:

ИНТЕГРАЦИОННЫЕ СТРАТЕГИИ РФ И КНР: СОПРЯЖЕНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА И ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ¹

Семенова Н.К.

Институт востоковедения РАН, Россия, г. Москва

ул. Рождественка д.12

semenovanelli-2011@mail.ru

Аннотация: в статье анализируется опыт реализации интеграционных проектов Российской Федерации на евразийском пространстве. Китайская инициатива Экономического пояса Шелкового пути стимулировала создание интеграционного объединения нового формата - Евразийского экономического союза, в рамках которого видится сопряжение двух интеграционных инициатив.

Ключевые слова: РФ, КНР, ЕАЭС, ЭПШП, транспортная стратегия, вызовы, сопряжение.

Генеральной предпосылкой любой интеграции является совпадение интересов сотрудничающих сторон, общностей их задач и целей. В самом общем геополитическом плане совпадение интересов КНР и России в ЦА обусловлено неприятием обеими сторонами перспектив формирования однополярной, жесткой и иерархичной структуры международных отношений. И Россия, и Китай осуждают стремление США распространить свою монополию по всему миру.

Географическое положение территории России, занимающей пространство на путях транзитных потоков из Европы в Азию и обратно, обусловило важнейшую задачу развития транспортной системы страны как звена межконтинентальной транспортной системы. Это геополитическое обстоятельство необходимо особо учитывать при прогнозировании развития международных транспортных коридоров в целях повышения привлекательности и конкурентоспособности новой транспортной системы. В условиях усиливающихся интеграционных процессов, всесторонне охвативших мировую экономику, понятие транспортного коридора приобрело конкретный и законченный смысл как направление устойчивого грузопотока внутри континентов или отдельных стран, как зона концентрации различных видов транспорта и комплексного развития транспортной инфраструктуры.

В соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 г. транспортная сфера определяется как приоритетная точка роста национальной экономики. Одним из перспективных путей реализации национальной транспортной стратегии является интеграция транспортной системы России в евразийское транспортное пространство. Применительно к транспортной политике задача заключается в том, чтобы определить место и роль России в постбиполярной системе международных отношений, осознать и сформулировать ее национальные интересы и последовательно реализовывать и защищать эти интересы на международной арене, в том числе в пространстве коммуникаций, в котором, наряду с глобальными информационными, финансовыми, телекоммуникационными, разведывательными и военными системами, значимое место занимает транспорт.

В этой связи необходимо выделить ряд внешних и внутренних вызовов и угроз, без нивелирования которых реализация Транспортной стратегии РФ будет затруднена или отложена. Во-первых, возрастающая конкуренция. Все более заметными становятся попытки центров силы изолировать Россию от динамично формирующихся грузовых и транспортных потоков мировой экономики, стремление ряда государств усилить свое влияние на мировую политику. Роль транспортного развития в этом отношении трудно переоценить. Мировая торговля формирует постоянно растущие потоки капиталов, товаров и рабочей силы между странами, регионами и континентами, при этом международные перевозки обслуживают национальные перевозчики различных стран, использующие для этого свой подвижной состав, транспортные сети и транспортные узлы. В результате транспортная среда в глобальном масштабе обретает свои национальные и региональные особенности, выступает объектом и одновременно инструментом экономического и политического влияния.

Особенно сложным в этом отношении является южное направление. Во второй половине декабря 2012 г. в Азербайджане, Грузии, Казахстане и Турции вступило в действие соглашение по транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия. Документ предусматривает согласованные транзитные тарифы на данном маршруте, которые, как предполагается, будут ниже транзитных расценок в РФ минимум на 10–13%. Транспортный коридор пройдет через территорию Казахстана,

¹ *Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ, проект № 19-014-00027А.*

Азербайджана, Грузии и Турции, в обход России. По такому же маршруту пройдут газопроводы из Азербайджана и Средней Азии в Европу.

Россия в евро-азиатском направлении противопоставляет давно известный коридор Север – Юг. Коридор опирается на мощную и разветвленную сеть транспортных коммуникаций России, Ирана, Индии и других стран. Использование данного маршрута доставки транзитных грузов из стран Тихого океана и Персидского залива через Иран, Каспийский регион, Россию и далее в страны Восточной и Западной Европы позволяет втрое укоротить существующий маршрут того же назначения через Суэцкий канал.

Во-вторых, это замедленные темпы реализации экономических и социальных реформ, проводимых в стране, их недостаточная эффективность и неподготовленность регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего на уровне территориальной организации страны и чрезвычайной сложности управления необъятными пространствами регионов.

В-третьих: особенности транспортной системы (ТС), а именно: большая инерционность ТС, высокая капиталоемкость, продолжительные сроки строительства и реконструкции крупных транспортных объектов, продолжительными сроками создания новых типов технических средств и т.п. В данном контексте только опережающее развитие может стать залогом успешной реализации национальных интересов в сфере международных транспортных коммуникаций.

Необходимость инновационного развития российской экономики и обеспечение национальной безопасности РФ стимулировали всплеск интеграционных инициатив на постсоветском пространстве (СНГ, ТС, ЕврАзЭС, ШОС, ОДКБ и др.). За годы, прошедшие с момента распада СССР, процессы региональной интеграции, в основном инициированные Россией, позволили накопить существенный опыт в организации и реализации интеграционных проектов.

Интеграцию можно определить как добровольный, объективный, осознанный и направленный процесс сближения, взаимоприспособления и сращивания национальных политических и финансовых систем, обладающий потенциалом регулирования и развития, основанный на интересе самостоятельных субъектов [1]. Теоретические определения интеграции обоснованно дают несколько идеалистические представления о процессе, т.н. ориентир, к которому следует стремиться. Но на практике «интересы самостоятельных субъектов» иногда настолько преобладают над идеей осознанного процесса сближения, что могут поставить под вопрос потенциал регулирования и развития интеграционного объединения. По этой причине оказались нежизнеспособными большая часть проектов экономической и военно-политической интеграции в формате СНГ, а так же попытка России создать Единое экономическое пространство с Украиной, Белоруссией и Казахстаном (2003 г.). Не находит поддержки инициатива РФ по созданию Евразийского союза.

Есть мнение, что объективной причиной не всегда позитивного опыта в российской интеграционной политике, в том числе, является отсутствие у России полноценной долгосрочной интеграционной стратегии. «В настоящее время, интеграционная стратегия России подменяется совокупностью зачастую противоречивых и нескоординированных внешнеполитических концепций и локальных стратегий, во многом дублирующих и перекрывающих друг-друга, хотя и обосновывающих в целом высокую значимость интеграции на постсоветском пространстве в контексте реализации внешнеэкономических и военно-стратегических интересов РФ» [2].

Турбулентная международная ситуация последних лет в отношениях РФ с Западом сместила акценты и заставила переосмыслить ключевые элементы новой внешнеполитической доктрины: «В результате процесса глобализации складываются новые центры экономического и политического влияния. Происходит рассредоточение мирового потенциала силы и развития, его смещение в Азиатско-Тихоокеанский регион. Сокращаются возможности исторического Запада доминировать в мировой экономике и политике». При этом констатируется тот факт, что «проводимый США и их союзниками курс на сдерживание России, оказание на нее политического, экономического, информационного и иного давления подрывает региональную и глобальную стабильность, наносит ущерб долгосрочным интересам всех сторон, противоречит возрастающей в современных условиях потребности в сотрудничестве и противодействии транснациональным вызовам и угрозам». Доктрина В.В. Путина «глобализации через регионализацию» исходит из того, что процесс глобализации мира должен идти не из единого центра, охватывая одной сетью всю планету, а идти через развитие региональных интеграционных объединений, опирающихся не только на экономические интересы и связи, но и на целостное культурно-цивилизационное ядро. Иными словами, на повестке дня реинтеграция постсоветского пространства в новой прогрессивной форме. Зачатки таких региональных объединений уже имеются – это Евразийский экономический союз (ЕАЭС).

2010-2014 гг. были ознаменованы активизацией России на центральноазиатском направлении в сферах безопасности, энергетики и других областях. Данный тренд был достаточно подробно изучен в российском и центральноазиатском экспертном сообществе. РФ в 2014-2015 гг. предлагала странам региона свою модель интеграции, альтернативную китайской, американской и турецкой. В основном российский подход базировался на механизмах Таможенного и Евразийского союзов того времени. Это ставило местные элиты перед жёстким стратегическим выбором, который ограничивал прежнюю маятникообразную модель их внешнеполитического поведения.

Информация о создании Евразийского экономического союза (ЕАЭС) внешне была воспринята в Пекине спокойно и, даже, с одобрением. В действительности в 2014 - 2015 гг. это известие вызвало нешуточный всплеск внимания и достаточно сдержанные оценки в Китае. Китайское руководство выказывало определенное напряжение по поводу откладывающейся реализация проекта создания в зоне ШОС Зоны свободной торговли (ЗСТ), подготовленной КНР еще в 2004 г. и отсутствие реальной интеграции, в которой бы участвовал Китай. По мнению китайских экспертов, Китаю надлежит подойти к Евразийскому экономическому союзу «осмотрительно, внимательно вникнуть в суть дела. Нам следует, как минимум, оказать России моральную поддержку, не вставлять ей палки в колеса, не чинить препятствий, умеренно участвовать в деятельности союза, с одобрением следить за его успехами, видеть перспективу и строить на этом основании далеко идущие планы»[3]. Китайцы были озадачены институционализацией ЕАЭС в связи с перспективой интеграции большинства стран ШОС в данную структуру. Из Поднебесной стали поступать предложения подумать над идеей приглашения Китая в качестве наблюдателя в Евразийский экономический союз.

РФ, используя средства политического стимулирования, форсирует развитие экономической интеграции на качественно новом уровне. ЕАЭС позиционирует себя как ядро континентальной интеграции и, на наш взгляд, для этого уже есть основания. На сегодняшний день членами ЕАЭС являются пять государств: Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация. В 2018 г. в качестве государства наблюдателя к организации присоединилась Республика Молдова. Действуют соглашения о Зонах свободной торговли (ЗСТ) ЕАЭС с Вьетнамом (2016), Ираном (2018) и Сингапуром (2019). В 2018 г. подписано соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве ЕАЭС с КНР. В формате меморандумов Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) взаимодействует с правительствами более десятка стран – Чили, Перу, Монголия, Сингапур, Камбоджа, Греция, Марокко, Иордания, Фарерские острова, Молдавия, Куба, Бангладеш. Готовится к подписанию такой документ с Индонезией. ЕЭК также развивает сотрудничество с различными профильными международными структурами (заключено около 40 меморандумов о взаимодействии) и региональными интеграционными объединениями – АСЕАН, МЕРКОСУР, Андское сообщество. Обсуждается возможность формализации отношений с Тихоокеанским альянсом и Африканским союзом. В целом, заинтересованность налаживания сотрудничества с Евразийским экономическим союзом выразили порядка 50 государств», заявил глава Министерства иностранных дел России Сергей Лавров, выступая на «правительственном часе» в Государственной думе РФ. За короткий срок ЕАЭС добился внушительных успехов в экономической интеграции.

В то же время, ведущие мировые акторы, реализуя свои интересы в регионе, предлагают свои альтернативные интеграционные проекты. Китайская инициатива «Один пояс – один путь» не имеет исторических аналогов по размаху в геополитической, экономической, гуманитарной и других сферах, по планам международной кооперации. Проект охватывает обширный географический район, предварительно включающий 63 страны, на которые приходится 60 процентов населения мира и 30 процентов мирового ВВП [4]. Участие РФ в китайском проекте, в частности в его сухопутной части Экономическом поясе Шелкового пути (ЭПП) видится не только в двустороннем формате, но и через взаимодействие Евразийского Экономического Союза с ЭПП.

Причины форсирования китайского «выхода в мир» объясняются необходимостью устранения возникшего внутреннего дисбаланса в связи с завершением в КНР форсированной индустриализации, переходом к инновационной модели развития.

Политика глобального возвышения КНР прямо декларирует намерение, в рамках общей идеи мировой либерализации торговых режимов, начать со странами «пояса и пути» обсуждение возможностей создания зон свободной торговли, совместного продвижения таких мер, как устранение/снижение тарифных барьеров, унификация таможенных и других регулирующих торговлю процедур. Это же касается сферы инвестиций, которую китайское руководство, скорее всего, планирует сделать двигателем торговли. Инвестиционные же свободы планируется распространить на

самый широкий спектр промышленного и аграрного производства – от разведки и разработки ископаемых, развития многих видов энергетики, включая ядерную [5].

В рамках инициативы ЭПШП китайское руководство попытается создать в Евразии большую международно-экономическую «нишу», куда можно будет «вкладывать» практически все проекты, планируемые во внешнеполитической и внешнеэкономической сферах КНР, – от транспортных до гуманитарных и туристических [6].

Осуществляя свою внешнюю транспортную стратегию «выход за пределы», Китай делает ставку на быструю и эффективную реализацию своих транспортных, энергетических и инвестиционных проектов в двусторонних форматах. Наши политические дивиденды и высокий уровень доверия между Россией и Китаем, сложившийся к настоящему времени, не гарантируют приоритет в транспортной интеграции. На первое место ставятся экономические и технические факторы: быстрота доставки грузов (в сравнении с транспортировкой по морю); наличие работающей системы транзитных коридоров с запасом пропускной способности; минимальные издержки в правовом, технологическом (количество перегрузок) и административном поле. По этим показателям транзитный потенциал РФ имеет преимущество, по сравнению с маршрутами в обход России, но проблема видится в замедленных темпах принятия стратегических решений и реализации стратегических проектов, неподготовленность регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего на уровне территориальной организации РФ.

Отношения России и Китая в Центральной Азии часто описывают как «мягкое соперничество». То есть, обе стороны знают и понимают свои и чужие интересы в регионе, но не воспринимают их как повод к открытому соперничеству. Китай проводит «политику приспособления к изменяющейся обстановке» и всячески старается подчеркнуть тот факт, что он всегда учитывает мнение российской стороны к странам Центрально-Азиатского региона.

При этом сферами пересечения интересов стратегических партнеров в регионе являются: доступ к энергоресурсам и участие в создании инфраструктуры нефтегазовой сферы; контроль над стратегическими отраслями промышленности; перспектива расширения своих центральноазиатских сухопутных магистралей; получение максимально благоприятных условий для инвестирования в экономику региона; получение возможности поставок вооружения центрально-азиатским государствам; усиление геополитического влияния в ЦА; создание благоприятного имиджа своей страны в общественном мнении населения региона.

Геополитический фактор здесь играет ключевую роль. Россия стремится к минимизации западного экономического и политического присутствия и возвращению в регион в качестве динамичного экономического актора. Китай тоже стремится противостоять однополярной системе и доминирующему положению США на экономическом, политическом и военном уровнях. Пекин так же озабочен вопросами безопасности и развития своих «тылов»: СУАР и других западных провинций. Борьба с наркотрафиком и терроризмом в ЦА является объединяющим фактором для РФ и КНР.

Абсолютизировать конкуренцию между Россией и Китаем было бы преувеличением. Китай занимает в Центральной Азии те ниши, которые Россия не может заполнить в силу ограниченности своих экономических возможностей. Например, в плане транспорта Китай будет всячески продвигать «широтные» коридоры по направлению Восток-Запад. Но ему малоинтересны «меридиональные» коридоры по направлению Север-Юг, которые исключительно важны и для Казахстана, и для России (направления на Иран, Ближний Восток, в перспективе – на Индию).

Примечательно, что проект «Один пояс, один путь», особенно его евразийская часть – ЭПШП, ориентируется на страны со сложившейся сырьевой специализацией, предлагая, в частности, сотрудничество в области глубокой переработки топлива и сырья вблизи мест их добычи. Привлекательно для стран-партнеров сформулированы рекомендации китайским компаниям, работающим за рубежом: в части локализации производства, увеличения занятости местного населения, социальной и экологической ответственности и т.п. Что касается развивающихся и переходных стран, попавших в зону «пояса и пути», то для них китайские инициативы могут стать и возможностью, и угрозой – в зависимости от способности найти удовлетворительные ответы на этот вызов.

Объективно имеется позитивная перспектива для углубления интеграции: Россия и другие страны Евразийского экономического союза нуждаются в зарубежных инвестициях в строительство инфраструктуры для успешной конкуренции на восточном и мировом рынках. Для Китая, в этом контексте, открывается большое поле в инвестиционной и других сферах деятельности.

Более того, сближение ЕАЭС и ЭПШП отвечает задачам сопряжения, поставленные руководством двух стран в 2015 г. Фактически, через российско-китайскую энергетическую кооперацию и

транспортное сопряжение на региональном центральноазиатском пространстве может сформироваться политически более интегрированное и единое сообщество. Координатором и своеобразным диспетчером данного процесса может выступить ШОС, которая отвечает основным требованиям формирования такого сообщества.

Китай намерен участвовать в жизни ЕАЭС от имени ШОС, в частности, с очередным предложением по созданию зоны свободной торговли в регионе. Более глубокая интеграция в формате «РФ-ЦА-КНР» позволит странам региона прийти к согласованной - внешнеэкономической политике, выработке единых норм и законов, увеличению эффективности сотрудничества. Это обстоятельство потенциально может оказать стабилизирующее воздействие, как на региональную политику, так сферу безопасности [7].

Начальник канцелярии по исследованию Центральной Азии Института стран Восточной Европы и Центральной Азии Китайской Академии социальных наук, исследователь У Хунвэй откровенно отметил: «На будущем пути развития ШОС Китая предстоят испытания. Первый негативный фактор исходил бы из западных стран и США. Особенно после перемещения стратегического центра США на восток, ожидаются более усиленные сдерживания Китая. США будут привлекать к себе важные и соседние с Китаем районы, в частности – Центральную Азию. Второй негативный фактор – Россия инициирует внутреннюю интеграцию СНГ. Как рационально относиться к Евразийскому союзу – это станет, скорее всего, очень сложным и острым вопросом для Китая».

Возможно, что одна из задач России после подписания «Договора о Евразийском экономическом союзе» (подписан в г. Астане 29.05.2014 г.) [8], – это продвигать позитивный образ ЕАЭС, как не ущемляющего интересы КНР, сочетая это с конкретными шагами по реализации проекта сопряжения. Закрепление за Китаем статуса стратегического партнера ЕАЭС позволит России избежать противодействия КНР в Средней Азии, где сконцентрированы прикаспийские и казахстанские углеводородные ресурсы.

Есть еще одно обстоятельство, смягчающее политическую и энергетическую конкуренцию между Россией и КНР: при нарастающей роли ЦА как нового рынка сбыта, источников сырья, транзитного «коридора», партнера по сложному взаимодействию с Западом и соседями по Восточной Азии, - это характер региона как стратегического тыла для РФ и КНР. Для обоих государств регион – ключевой рубеж обеспечения безопасности и сохранения стабильности. Одновременно, финансируя экономики стран ЦА, Китай способствует и социально-экономическому развитию и укреплению своего тыла - развитию западных провинций, обеспечению безопасной среды по периметру границ СУАР [9].

В контексте развития МТК на евразийском пространстве необходимо отметить ряд позитивных событий. Во-первых, в 2014 г. подписано межправительственное Соглашение государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, которое будет содействовать развитию торгово-экономического сотрудничества между странами региона.

Современный МТК Западная Европа – Западный Китай, который начинается в Шанхае, проходит по теперь уже единой с таможенной точки зрения территории Казахстана и России и заканчивается в Санкт-Петербурге, в полной мере соответствует понятию МТК в новом прочтении. Речь идет уже не просто о перевозке и доставке грузов по назначению, а об одном из аспектов евразийской интеграции. На российской стороне часть нового транспортного коридора совпадает с исторически сложившимся веками маршрутом – Северным шелковым путем. Старые дороги сейчас активно расширяются и доводятся до современного уровня безопасности, комфорта и т. д. В настоящий момент активно ведутся работы на участках автостреды по территории Башкортостана и Татарстана.

Во-вторых, формирование территории Единого экономического пространства, включающего Россию, Белоруссию, Казахстан, которую можно рассматривать как общую территорию для транспортных коридоров.

В-третьих, активизация российско-китайского взаимодействия в транспортной сфере. Китай в последнее время неоднократно высказал заинтересованность в сотрудничестве с Россией в вопросах транспортной политики. За последние шесть лет объем китайских инвестиций в России вырос в четыре раза. Только лишь в первом квартале 2015-го показатель увеличился на 14% в годовом исчислении. Учитывая последние соглашения по итогам визита Си Цзиньпина, а также планы по развитию ЕАЭС и проекта «Один пояс, один путь», в Москве надеются на ускорение темпов сотрудничества в финансово-инвестиционной сфере [9]. Это позволит преодолеть последствия санкционной блокады российского финансового сектора со стороны Запада.

Знаковым событием стало совместное заявление РФ и КНР о сопряжении строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) в мае 2015 г.. В подписанном 8 мая заявлении стороны заявили, что готовы «предпринимать согласованные

усилия по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и ЭПШП», придерживаясь «принципов транспарентности, взаимного уважения, равноправия, взаимодополняемости различных интеграционных механизмов». В документе указывается на ШОС как координационную площадку для диалога двух инициатив, а также говорится о «рассмотрение долгосрочной цели по продвижению к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем» [10].

В процессе реализации инфраструктурных проектов по сопряжению ЭПШП и ЕАЭС необходимо учитывать возможные трудности и риски, связанные с потенциальным несовпадением национальных интересов заинтересованных региональных и внешних акторов по следующим параметрам: структура интеграционных и торговых режимов, транспорт и логистика, маршруты транспортировки нефти и газа, архитектура безопасности.

Вызовы в реализации проекта сопряжения ЕАЭС и ЭПШП:

1. Конечной целью проекта сопряжения ЕАЭС и ЭПШП является создание т.н. «моста» между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европейским союзом (ЕС). Выстраивание отношений с последним существенно осложняют санкции по трудноразрешимому «украинскому вопросу». Диалог о гармонизации норм ЕАЭС и ЭПШП со стандартами ЕС, пределах их применения и конкретном механизме согласования позиций откладывается на долгосрочную перспективу.

2. Институциональные недоработки в ЕАЭС, а именно многие нормативные документы ЕАЭС часто имеют отсылки к национальным законодательствам стран-членов. При изменении внутренней ситуации, страны-участники могут менять правила игры без предупреждения. Пример этому - фактическое восстановление таможенного контроля на границах России с Казахстаном и Беларусью.

3. Ввиду молодости ЕАЭС и доминирования в нем межгосударственной, а не наднациональной составляющей, согласование интересов в нем происходит нерегулярно и в подавляющем большинстве случаев — только на высшем уровне. В этой связи происходит торможение разработки Дорожной карты сопряжения ЕАЭС и ЭПШП.

4. Отсутствие Дорожной карты сопряжения ЕАЭС и ЭПШП и, как следствие, слабость координации между действиями стран-членов ЕАЭС в отношении сопряжения с ЭПШП, что приводит к доминированию проектов двустороннего формата.

5. Государства — члены ЕАЭС стараются сохранять контроль над такими сферами, как торговля услугами и инвестиции, что затрудняет переговоры о заключении прогрессивных соглашений о ЗСТ. Это порождает не только организационные трудности, но и разную степень готовности государств-членов принимать на себя согласованные обязательства по торговле услугами и инвестициям.

6. Формат ЕАЭС — Китай де-юре исключает из переговоров по сопряжению те страны Центральной Азии, которые сейчас не входят в ЕАЭС: Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Это ставит под сомнение создание единого региона Центральной Евразии, к чему сейчас стремится российское руководство.

7. Перспективы создания ЗСТ между ЕАЭС и Китаем подразумевает открытие внутренних рынков ЕАЭС, что может отрицательно сказаться на местной промышленности вследствие неравной конкуренции товаров стран ЦА с китайскими.

8. Строительство инфраструктуры на евразийских пространствах требует больших объемов капиталовложений и отличается долгосрочностью. Риски заключаются в отсутствии контроля эффективности и прозрачности использования инвестиций и помощи, предоставленных КНР.

Несмотря на имеющиеся риски, по мнению многих экспертов, сопряжение ЭПШП и ЕАЭС является дипломатически, экономически, социально выгодным направлением взаимодействия всех участников, которые заинтересованы в длительных торгово-экономических отношениях.

Транспортная стратегия России на период до 2030 г. включает решение задач формирования транспортной сети без разрывов, ликвидацию диспропорций в уровне развития инфраструктуры отдельных районов страны, реализацию приоритетных инфраструктурных проектов, обеспечение единства транспортной сферы. Присутствует возможность состыковки национальных транспортных путей с китайской инициативой Экономического Пояса Шелкового Пути. Китайская сторона не только предлагает сотрудничество в рамках ЭПШП всем заинтересованным странам, но и уже разрабатывает конкретные предложения и проекты по сопровождающей инфраструктуре. Использование транзитного потенциала РФ рассматривается в качестве важной составляющей ЭПШП.

При всех имеющихся, внешне позитивных, тенденциях, отношения между Китаем и Россией, в том числе и в экономической сфере, следует рассматривать как не простые. Взаимодействие с таким неординарным партнером как Китай, безусловно, требует учитывать особенности китайской национальной психологии, чрезмерно развитую реактивность на любую попытку ущемить национальное достоинство и самостоятельность страны, во всяком случае, проявляя уважение к

партнеру, заранее предупреждать его о возможных коррективах реализуемого курса. При прагматическом подходе, для России важно четко понимать реальный расклад сил и постараться избежать постепенного превращения России в младшего партнера при внешнем сохранении равноправия и игры с «нулевой суммой».

Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП является потенциальным шансом для России постепенно встроиться в международные цепочки добавленной стоимости: информационные технологии и высокотехнологичные сектора, создания совместных предприятий для модернизации инфраструктуры России и других стран ЕАЭС.

Литература

1. *Челядинский А.А.* Понятие интеграции в международных отношениях: теоретический аспект // Журнал международного права и международных отношений, № 1. 2009. С.29.
2. *Перебоев В.С.* Интеграционная политика России на постсоветском пространстве: этапы и стратегия: дис. кандидата полит. наук. Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики». М.: 2012. 230 с. С.3- 8.
3. *Ли Син:* Э туэйдун оу я леньмэн джунго лэ те ти чхэн / Хуаньцю шибао. (Ли Син. Китай с одобрением смотрит на планы России по созданию Евразийского союза) [Электронный ресурс] // Агентство Синьхуа. URL: http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2013-06/4015140.html (дата обращения: 07.05.2020) (кит.)
4. *Garcia-Herrero A.* China's belt and road initiative: can Europe expert trade gains? [Электронный ресурс] // Navigating the New Silk Road Expert Perspectives on China's Belt and Road Initiative. Oliver Wyman. 2017. URL:http://www.oliverwyman.com/content/dam/oliverwyman/v2/publications/2017/aug/Navigating_The_New_Silk_Road.pdf (дата обращения: 02.05.2020).
5. *Уянаев С.В.* Новые «Шелковые Пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» [Электронный ресурс] // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск № 20, том 20, 2015 // Бесплатная научная библиотека КиберЛенинка. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/novye-shelkovye-puti-kitaya-printsipy-i-parametry-ofitsialnoy-dorozhnoy-karty#ixzz4KnRjzAB7> (дата обращения: 07.05.2020).
6. *Звягельская И.Д., Казанцев А.А., Кузьмина Е.М., Лузянин С.Г.* Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии // Рабочая тетрадь РСМД, № 28. М.: НП РСМД, 2016. 52 с. С.34.
7. *Салицкий А.И., Семенова Н.К.* Россия и Китай на евразийском пространстве: стратегическое партнерство с элементами конкуренции // Журнал «Восток. Афро-азиатские общества: история и современность». М.: Академический издательский центр «Наука» РАН, 2016 г. №4. С.151-160 (дата обращения: 25.02.2020).
8. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс] // Официальный сайт компании «Консультант Плюс», 2014. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/ (дата обращения: 06.02.2020).
9. *Семенова Н.К.* Китайский энергетический вектор: значение ШОС и безопасность в Центральной Азии // Восточная аналитика. Ежегодник 2012. Тенденции, перспективы прогнозы развития стран Востока, 2012. №3. М.: Институт востоковедения РАН. 210с. С.148.
10. По итогам визита Си Цзиньпина в Россию, стороны подписали 32 соглашения о сотрудничестве [Электронный ресурс] // Центральное телевидение Китая. 2015. URL: http://www.cntv.ru/2015/05/14/VIDE14315680839165_02.shtml.