

Научная статья
УДК 327
doi: 10.17223/19988613/76/6

Процессы сопряжения китайского проекта «Один пояс – один путь» и ЕАЭС в рамках концепции «большого евразийского партнерства»

Виталий Сергеевич Пакулин

Томский государственный университет, Томск, Россия, pakulin.vitalii@gmail.com

Аннотация. Рассматриваются процессы сопряжения китайского геоэкономического проекта «Один пояс – один путь» и Евразийского экономического союза в контексте реализации концепции Большого Евразийского партнерства. На основе анализа ключевых договоренностей между сторонами выявляются основные направления взаимодействия в рамках сопряжения, его проблемы и перспективы развития. Отсутствие дорожной карты сопряжения, а также реализуемых многосторонних проектов позволяет говорить о том, что КНР предпочитает придерживаться двусторонних форматов сотрудничества со странами ЕАЭС.

Ключевые слова: Китай, Россия, Один пояс – один путь, евразийская интеграция, Большое Евразийское партнерство

Для цитирования: 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. doi: 10.17223/19988613/76/6

Original article

The processes of integration of the Eurasian Economic Union and Chinese “Belt and road” initiative within the framework of the “greater Eurasian partnership” concept

Vitaly S. Pakulin

Tomsk State University, Tomsk, Russian Federation, pakulin.vitalii@gmail.com

Abstract. The objective of the research is to analyze the processes of integration of the Belt and road initiative (BRI) and EAEU within the framework of the Greater Eurasian Partnership (GEP) concept. The author used in the study such sources as the legislative documents and other materials from official websites of EAEU institutions and government bodies of China and the EAEU member states, statistical data and analytical factsheets of international organizations, the materials of news agencies. The paper discusses the main directions of cooperation within the framework of integration; characterizes the concept of the Greater Eurasian Partnership; studies the mechanisms of cooperation between China and the EAEU; identifies the key problems of the cooperation processes.

The research reached the following conclusions. Despite the official statements of the EAEU and China representatives about successful development of the integration process between two complex projects, its practical dimension still is in the early stages of development. Since the launch of the integration, none of multilateral projects have been implemented and a roadmap for cooperation is yet to be developed. An additional negative factor hindering effective integration in Eurasia is the different views of China and Russia towards implementation of the GEP, and a place of EAEU and BRI integration in it. Considering the growing tensions between Russia and Western countries, Moscow sees Greater Eurasia as the foundation for an alternative non-western international order. Beijing, on the other hand, seeks to preserve the existing international system in one form or another, despite its growing political tensions with the US and EU countries. Chinese BRI economic activity analysis in the EAEU countries indicates that China prefers bilateral approach towards cooperation. Since 2015 Beijing signed memorandums of understanding under the Belt and Road Initiative with 3 EAEU members (Kazakhstan, Kyrgyzstan and Belarus) and have been implementing a number of agreements on the construction of infrastructure projects. Chinese state and private companies are also actively investing in the construction of infrastructure and other projects in the region. China's actions indicate that it will continue to pursue a bilateral format of cooperation and develop an individual approach to each BRI participant, despite the uncertainties this brings to the key foundations of multilateral cooperation within integration process.

Keywords: China, Belt and Road, China-EAEU relations, Eurasian integration, Greater Eurasian partnership

For citation: Pakulin V.S. (2022) The processes of integration of the Eurasian Economic Union and Chinese “Belt and road” initiative within the framework of the “greater Eurasian partnership” concept. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya – Tomsk State University Journal of History*. 76. pp. 47–55. doi: 10.17223/19988613/76/6

В 2013 г., во время официальных визитов в Казахстан и Индонезию, лидер КНР Си Цзиньпин впервые выдвинул инициативу «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века» (в русскоязычных исследованиях используется название «Один пояс – один путь», кратко «Пояс и путь»; ОПОП) – крупнейшего в современной политике Китая геоэкономического интеграционного проекта, направленного на формирование и развитие новой модели международного и регионального сотрудничества. В своем выступлении в столице Казахстана в 2013 г. Си Цзиньпин отметил, что КНР не стремится к региональному доминированию и готова к усилению координации с РФ и странами Центральной Азии по построению гармоничного региона [1].

Предложение лидера КНР вызвало обширные дискуссии среди экспертного сообщества, однако на официальном уровне Россия и страны ЕАЭС не спешили поддержать китайскую инициативу. Некоторые русскоязычные исследователи предположили, что ОПОП стал реакцией Пекина на медленные темпы развития ШОС и что «Шелковый путь» был более эффективной альтернативой для развития Центральной Азии и соседних с ней регионов [2. С. 124]. Эксперты также указывали на размытые рамки китайской инициативы и отсутствие конкретных программных документов по ее реализации.

С другой стороны, российскими и китайскими авторами был опубликован ряд статей и докладов, посвященных экономической привлекательности «Пояса и пути». В 2015 г. экспертами Валдайского клуба был выпущен доклад, в котором дается положительная оценка китайского проекта, а также отмечаются экономические выгоды, которые может принести участие России и стран ЕАЭС в нем [3]. В 2016 г. ведущими исследователями Института Дальнего Востока РАН (ИДВ РАН) была опубликована первая коллективная монография на русском языке по проблематике реализации китайского проекта – «Новый Шелковый путь и его значение для России», в которой дается анализ ключевых аспектов «Пояса и пути», а также рассматриваются потенциальные проекты для реализации в рамках сопряжения [4].

Весной 2014 г. состоялся официальный визит В. Путина в КНР, по результатам которого лидеры двух стран опубликовали совместное заявление о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия [5]. В нем российская сторона отметила важность китайской инициативы, а также предложила продолжить поиск путей возможного сопряжения проекта «Экономического пояса Шелкового пути» и создаваемого Евразийского экономического союза.

В марте 2015 г. в Китае был опубликован первый официальный программный документ «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века» [6], в котором были определены цели и задачи проекта, а также представлено пять приоритетных направлений сотрудничества: политическая координация; взаимосвязь инфра-

структуры; бесперебойная торговля; свободное движение капитала; укрепление близости между народами.

В мае 2015 г. состоялся визит лидера КНР в РФ, приуроченный к 70-й годовщине победы в Великой Отечественной войне. 8 мая Путин и Си Цзиньпин подписали совместное заявление, в котором стороны выразили взаимную поддержку евразийских интеграционных проектов РФ и КНР и объявили о начале процесса сопряжения ЕАЭС и «Пояса и пути» [7]. Переход от настороженности к готовности к сотрудничеству со стороны РФ в некотором роде обусловлен нарастанием напряженности между Россией и Западом. В заявлении также были определены приоритетные направления сотрудничества, в число которых вошли торговля, инвестиции, финансы и инфраструктурная взаимосвязанность.

Интерес представляет сам термин «сопряжение» (на китайском 对接 [Дуэй Цзе], что обозначает как параллельное и согласованное развитие само по себе, так и взаимообусловленный и целостный характер такого развития), который был введен в дипломатический лексикон лидерами РФ и КНР. Выбранный термин не предполагает слияния двух интеграционных проектов в один, а делает акцент на их параллельном развитии с кооперацией в определенных сферах. Такой формат сотрудничества вполне устраивает Россию, которая сохраняет за собой статус одного из ключевых интеграционных акторов в регионе и не превращается в рядового участника китайского проекта. Вместе с тем «сопряжение» ставит перед странами ряд задач.

Во-первых, найти формат, в котором ЕАЭС, представляющий собой институционально оформленную интеграционную организацию, мог бы быть совмещен с геоэкономическим проектом ОПОП, не имеющим строго очерченных институциональных рамок. Наиболее реалистичным представляется вариант дальнейшего развития «Пояса и пути» в качестве инструмента экономической, инвестиционной, транспортной и гуманитарной интеграции Китая в Евразии, в то время как задачей ЕАЭС является укрепление своих институтов.

На сегодняшний день единственным форматом взаимодействия между сторонами является рабочая группа, которая была создана в июне 2015 г. в соответствии с положениями совместного заявления. Стоит отметить, что в ее состав вошли только представители министерств иностранных дел КНР и РФ, что ставит под сомнение многосторонний характер сотрудничества в рамках сопряжения. На первом заседании в августе 2015 г. стороны определили основные направления взаимодействия [8]: крупные инфраструктурные проекты; устранение барьеров в торговле; защита взаимных инвестиций; развитие высоких технологий.

К 2021 г. стороны провели шесть встреч, однако информация об их содержании, перечне обсуждаемых вопросов и конкретных результатах остается недоступной для широкой публики. Согласно опубликованному пресс-релизу, на последней встрече в 2020 г. стороны обменялись мнениями по вопросам параллельного и скоординированного продвижения инициативы формирования Большого Евразийского партнерства и ОПОП [9].

Во-вторых, обеспечить согласование стратегий развития инфраструктурной взаимосвязанности. Без развития транспортно-логистической инфраструктуры тех стран, через которые проходят ключевые маршруты «Пояса и пути», невозможно говорить об интенсификации торговых и экономических связей между ЕАЭС и КНР. На сегодняшний день в странах ЕАЭС, особенно в России, остро стоит проблема перегруженности так называемых «узких мест» (погранпереходов с низкой пропускной способностью) на пути транспортировки грузов, что приводит к существенному увеличению времени доставки товаров [10. С. 31]. Проекты развития евразийской трансконтинентальной инфраструктурной сети не могут быть реализованы без расшивки «узких мест» за счет строительства новых логистических центров, а также модернизации отдельных участков железных дорог и пограничных переходов.

В 2017 г. была утверждена «дорожная карта» единой транспортной политики ЕАЭС, в 2018 г. создана рабочая группа для рассмотрения значимых интеграционных проектов в сфере транспорта и инфраструк-

туры. На сегодняшний день ключевыми документами, направленными на развитие инфраструктурной интеграции внутри союза, является решение Евразийского Совета о «Поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза» [11], а также решение об «Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза» [12]. Данные документы направлены на создание и развитие единого транспортного пространства, что позволит сократить время доставки грузов, снизить затраты на транспортировку, увеличить пропускную способность в «узких местах», а также повысить транзитный потенциал ЕАЭС.

По состоянию на 2021 г. страны ЕАЭС договорились о реализации шести инфраструктурных проектов в Армении, Беларуси, России и Киргизии (табл. 1) [13].

Таблица 1

Перечень совместных проектов государств – членов Евразийского экономического союза в сфере транспорта и инфраструктуры*

Страны	Проекты
Армения	Инвестиционная программа дорожного коридора «Север–Юг», четвертая очередь (Транш – 4)
Беларусь	1. Реконструкция автомобильной дороги М-1 / Е 30 для развития автомобильного маршрута «Западная Европа – Западный Китай» с ответвлением на Республику Беларусь. 2. Реконструкция автомобильной дороги М-10 для развития южного обхода маршрута «Западная Европа – Западный Китай» через Республику Беларусь, южный обход Украины
Киргизия	Строительство железной дороги «Китай–Кыргызстан–Узбекистан»
Россия	1. Строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Западная Европа – Западный Китай». 2. Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан»

*Перечень совместных проектов государств – членов Евразийского экономического союза в сфере транспорта и инфраструктуры. 2021. URL: <https://goo.su/a9bm> (дата обращения: 26.01.2022).

По данным ВЭБ РФ, Россия также реализует в странах – участницах ЕАЭС интеграционные проекты на сумму 64 млрд рублей. В частности, планируется поставка железнодорожных составов в Казахстан, промышленной продукции в Армению, вагонов метро, кранов, железнодорожного оборудования, металлопродукции, химической продукции в Белоруссию и финансирование строительства БелАЭС [14. С. 125–126].

Несмотря на относительный прогресс на пути создания единого транспортного пространства, на высшем уровне в странах ЕАЭС решения о развитии транспортных коридоров в рамках процессов сопряжения еще не были приняты, несмотря на неоднократные заявления о готовности к углубленному сотрудничеству. Более того, у государств – членов ЕАЭС существуют свои собственные стратегии развития инфраструктуры, что вносит дополнительные трудности в процессы координации усилий по интенсификации инфраструктурной взаимосвязанности. В среднесрочной перспективе чрезмерная медлительность в принятии стратегических решений о развитии инфраструктуры может негативно отразиться на процессах сопряжения ЕАЭС и «Пояса и пути».

В-третьих, определить экономический фундамент процессов сопряжения. Первым шагом на пути к поис-

ку совместного решения о развитии экономического аспекта сопряжения стало подписание весной 2018 г. торгово-экономического соглашения между ЕАЭС и КНР [15]. Пять раундов переговоров, три заседания рабочей группы и две консультации на уровне министров привели к соглашению из тринадцати частей, которое предусматривает снижение нетарифных торговых барьеров, повышение уровня содействия торговле. Помимо общих правил, положений о различных механизмах сотрудничества и раздела «Заключительные положения», текст соглашения также включает положения о прозрачности, торговых барьерах, санитарных и фитосанитарных нормах, таможенном сотрудничестве и упрощении процедур торговли, интеллектуальной собственности, конкуренции, государственных закупок, электронной коммерции и т.д.

Данное соглашение может стать основой для углубленного сотрудничества между Китаем и Евразийским экономическим союзом в сфере упрощения торговых процедур. Очевидно, что на текущем этапе национальные экономики стран – членов ЕАЭС не готовы к созданию зоны свободной торговли с КНР, однако факт подписания соглашения с таким актором, как Китай, способствует укреплению позиции Евразийского союза на международной арене. Более того, оно

создает благоприятные условия для совместного инфраструктурного строительства и инвестиций.

В ситуации, когда будущее инвестиционного соглашения ЕС и КНР находится под вопросом [16], у ЕАЭС появляется возможность перехватить инициативу и предложить Китаю проекты для совместного инвестирования. Координацию действий можно осуществлять в рамках уже существующих финансовых институтов. Так, четыре из пяти стран ЕАЭС являются членами китайского Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и суммарно обладают 7% голосов при принятии решений.

В-четвертых, разработать программу сотрудничества по вопросам безопасности в регионе. Дефицит инфраструктуры, для преодоления которого по разным оценкам необходимы инвестиции в размере 77 млрд долл. в год в период с 2016 по 2030 гг. [17], – это лишь часть проблем Центрально-Азиатского региона; необходимо также сконцентрировать внимание на проблемах терроризма, трансграничной преступности, незаконного оборота наркотиков и т.д. Пекин неоднократно

заявлял, что «Один пояс, один путь» – это в первую очередь экономическая программа, однако действия властей КНР показывают, что они стремятся защищать свои инвестиции и персонал за рубежом, в том числе в Центральной Азии.

Представители ЕАЭС неоднократно отмечали, что сопряжение ЕАЭС и «Пояса и пути» является вполне реализуемым планом сотрудничества, что было подтверждено заключением торгового соглашения. Более того, по словам вице-премьера Беларуси Василия Матюшевича, данное соглашение «позволит создать цифровой логистический коридор “Запад–Восток”», который будет способствовать развитию дальнейшей интеграции в рамках процессов сопряжения [18]. Однако в действительности экономические и торговые связи между сторонами заметно отстают от политических. Несмотря на рост доли КНР во внешней торговле ЕАЭС на 3% с момента образования союза, на сегодняшний день для торговых отношений сторон характерны несбалансированность структуры торговли (около 80% приходится на РФ) и ее малый объем (табл. 2).

Таблица 2

Внешняя торговля ЕАЭС и КНР, млрд долл.*

Показатели	2016	2017	2018	2019	2020
Экспорт, млрд долл.	32,9	45,3	63	66,3	59,6
Импорт, млрд долл.	45,7	57,4	63,3	67,2	66,3
Доля КНР во внешней торговле ЕАЭС, %	15,4	16,2	16,8	18,1	20,2

* Составлено по данным Департамента статистики Евразийской экономической комиссии.

Отсутствуют и конкретные проекты в рамках сопряжения. В 2017 г. Евразийская комиссия сформировала список из 40 инфраструктурных проектов [19], однако ни один из них не получил даже примерных сроков реализации, а их список не появился в открытом доступе. Единственный проект, который мог бы стать символом сопряжения, – высокоскоростная магистраль Москва–Казань – в итоге так и не был запущен. Формальным поводом стала критика финансовой части со стороны правительства России.

Провал реализации совместных проектов можно связать с двумя причинами. Во-первых, власти РФ не стремятся допускать китайских подрядчиков к строительству важных железнодорожных и автомобильных маршрутов несмотря на то, что Пекин неоднократно выражал свою заинтересованность в развитии высокоскоростного железнодорожного транспорта в регионе. Москва, стремясь обеспечить свою экономическую безопасность и сохранить статус крупного актора в Центральной Азии, невольно препятствует предложениям по более глубокой интеграции. Такая позиция властей РФ политически обоснована, но экономически невыгодна. В результате у России может оказаться все меньше и меньше инструментов для развития инфраструктурной взаимосвязанности.

Во-вторых, большая часть предложенных проектов является убыточной на тех условиях, которые устраивают страны ЕАЭС. Примером может служить проект строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали «Евразия», которая должна проходить от Берлина до Урумчи через Польшу, Белоруссию, Россию и Казахстан, что позволило бы сократить время

в пути с 6 дней до 38 часов по маршруту Москва–Пекин. Однако крупнейшая китайская железнодорожная компания CREEC посчитала трансконтинентальный проект «Евразия» некупаемым без льготного финансирования. По расчетам представителей компании, проект не окупится для инвесторов при рыночной кредитной ставке (выше 5,75%, такой процент взят за основу для расчета финансовой модели) и доле привлеченного финансирования на уровне 60% [20].

Недостаточно активная позиция Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) может стать причиной сворачивания процессов сопряжения. Это обусловлено ограниченностью полномочий комиссии: она не может начинать переговоры с Китаем по вопросам, выходящим за рамки ее компетенции (торговля услугами, финансовое сотрудничество, инвестиции). Для наращивания сотрудничества по линии ЕАЭС–КНР могут быть расширены полномочия ЕЭК в таких секторах, как транспорт и инвестиции. Однако расширение компетенций ЕЭК может быть достигнуто только решением Высшего Евразийского экономического совета о внесении изменений в Союзный договор.

Китайские власти не раз давали понять, что Пекин готов запастись терпением: «Пояс и путь» – это долгосрочный проект, и КНР признает, что его реализация будет затруднена без участия России, которая сохраняет влияние в Центральной Азии. Китайские власти понимают, что Россия и другие члены ЕАЭС опасаются зависимости от китайской экономической мощи и что потребуется время, чтобы преодолеть эти опасения.

В настоящее время задача сопряжения интеграционных проектов на евразийском пространстве преду-

смотрена Стратегическими направлениями развития евразийской экономической интеграции до 2025 г., утвержденными решением Высшего Евразийского экономического совета в 2020 г. [21]. Россия, являясь лидером ЕАЭС, готова участвовать в китайской инициативе, но только в рамках собственной интеграционной концепции Большого Евразийского партнерства. Так, выступая на форуме «Пояса и пути» в 2017 г., Путин заявил: «Сложение потенциалов таких интеграционных форматов, как ЕАЭС, “Один пояс, один путь”, Шанхайская организация сотрудничества, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии, способно стать основой для формирования большого евразийского партнерства. Именно с таким подходом мы считаем возможным рассматривать повестку дня, предложенную сегодня Китайской Народной Республикой» [22].

Идея создания такого общего геоэкономического пространства, охватывающего практически все страны Евразии, впервые была предложена в 2015 г. экспертами Валдайского клуба. Один из авторов «Большой Евразии», декан факультета мировой политики и экономики НИУ ВШЭ С.А. Караганов, определил ее так: «“Большая Евразия” – концепция континентальной системы межгосударственных отношений в Евразии, основанных на доверии и всеобщем стремлении к безопасности. Ее определяют как движение к новой геостратегической общности – общеевразийскому пространству развития, сотрудничества, мира и безопасности, призванное преодолеть оставшиеся от холодной войны расколы, предотвращать появление новых, регулировать разногласия и трения между участниками партнерства» [23].

Данный термин в дальнейшем стал частью официального дискурса о формировании «Большого евразийского партнерства» (БЕП). В некоторой степени концепция «Большой Евразии» задумывалась как расширенная версия ЕАЭС. В 2016 г. в своем выступлении во время Петербургского международного экономического форума Путин вновь упомянул идею создания интеграционного пространства в Евразии: «Мы с нашими партнерами считаем, что Евразийский экономический союз может стать одним из центров формирования более широкого интеграционного контура. В рамках такого контура мы в том числе сможем решать крупные технологические задачи, мотивировать и вовлекать в процесс технологического развития новых участников. Мы совсем недавно в Астане обсуждали это и предлагаем подумать о создании большого Евразийского партнерства с участием Евразийского экономического союза, а также стран, с которыми у нас уже сложились тесные отношения: Китая, Индии, Пакистана, Ирана. И, конечно, имею в виду наших партнеров по СНГ, другие заинтересованные государства и объединения» [24].

Стоит отметить, что на начальном этапе проект носил более узконаправленный характер: «Уже в июне с нашими китайскими коллегами мы планируем дать официальный старт переговорам о создании всеобъемлющего торгово-экономического партнерства в Евразии с участием государств Европейского экономического союза и Китая. Рассчитываю, что это станет

одним из первых шагов к формированию большого евразийского партнерства» [Там же].

Москва заинтересована в том, чтобы по мере развития «Пояса и пути» основные евразийские транспортные маршруты проходили через Россию и страны ЕАЭС. Продвижение идеи Большой Евразии – это в первую очередь попытка перехватить инициативу и закрепиться в статусе полноправного партнера КНР, что позволит России и ЕАЭС встать в центре торговых маршрутов между Европой и Азией. Достижению этого способствует ряд факторов. Во-первых, ЕАЭС уже обладает достаточной степенью внутренней интеграции. Во-вторых, активно развивается сотрудничество между Россией и АСЕАН, диалоговое партнерство с которой в 2018 г. получило статус стратегического [25]. В-третьих, ШОС, состоящая из 8 полноправных стран-членов и 18 ассоциированных государств, имеет все шансы стать инструментом обеспечения безопасности внутри Большого евразийского партнерства, а также выступить надежным гарантом его успешного развития. Такая ситуация полностью отвечала бы интересам Китая, поскольку Пекин рассматривает ШОС как многостороннюю платформу по поддержанию региональной безопасности и содействию экономическому развитию.

Китай стал первой страной, откликнувшейся на идею Большого Евразийского партнерства. После саммита ШОС в Ташкенте 25 июня 2016 г. В.В. Путин посетил Китай с официальным визитом. Встреча политических элит России и Китая привела к подписанию совместного заявления двух стран, в котором, в частности, говорится: «Россия и Китай выступают за создание евразийского всеобъемлющего партнерства, основанного на принципах открытости, транспарентности и учета взаимных интересов, в том числе с возможным подключением стран – членов ЕАЭС, ШОС и АСЕАН [26].

Далее, во время визита премьер-министра Госсовета КНР Ли Кэцзяна в РФ, премьер-министр России Дмитрий Медведев заявил, что РФ продолжает работать с Китаем над формированием всеобъемлющего евразийского партнерства, в которое будут входить государства – члены ЕАЭС и ШОС. После встречи премьер-министров двух стран было опубликовано совместное коммюнике, в котором дается положительная оценка идеи всеобъемлющего евразийского партнерства, а также содержится поручение уполномоченным лицам разработать технико-экономическое обоснование проекта [27]. Впоследствии государственные органы двух стран приступили к анализу реализуемости идеи евразийского партнерства. В Китае эту задачу взяло на себя Министерство коммерции, а в России – Министерство экономического развития. 4 июля 2017 г. министр торговли Китая Чжун Шань и министр экономического развития России Максим Орешкин подписали в присутствии Председателя КНР Си Цзиньпина и Президента России Владимира Путина Совместное заявление Министерства экономического развития РФ и Министерства коммерции КНР о совместном технико-экономическом обосновании Соглашения о Евразийском экономическом партнер-

стве [28]. В министерствах обеих стран подчеркнули, что ожидают быстрого прогресса в совместных исследованиях. В апреле 2019 г., на втором форуме «Пояса и пути», российский лидер подчеркнул, что проект КНР перекликается с российской идеей создания большого евразийского партнерства, которое именно и предполагает «интеграцию интеграций» [29]. В июне 2019 г., в ходе XXIII Петербургского международного экономического форума, обе стороны выступили с совместным заявлением о развитии отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху, в котором было сделано заявление о том, что «Пояс и путь» и БЕП могут развиваться параллельно и координироваться, что будет способствовать двусторонним и многосторонним интеграционным процессам [30]. Летом 2019 г. на заседании совета глав государств ШОС Путин отметил, что сопряжение ЕАЭС и «Пояса и пути» будет способствовать формированию «Большого Евразийского партнерства и построению в его рамках пространства открытого и равноправного созидательного сотрудничества, основанного на принципах и нормах международного права безо всякого политического и экономического эгоизма, а с учетом законных интересов друг друга» [31]. Анализ данных документов показывает, что на сегодняшний день процессы сопряжения между ЕАЭС и ОПОП в рамках концепции БЕП являются одним из главных компонентов двусторонних отношений между РФ и КНР.

Однако, несмотря на громкие политические заявления и декларации, конкретные инструменты реализации БЕП, а также экономическая сущность этого партнерства до сих пор остаются неясными. Более того, есть сферы, в которых стороны существенно расходятся. Одна из них – понимание концепции Большой Евразии и того, как ее следует реализовать. Нетрудно согласиться с привлекательностью евразийского сотрудничества. Гораздо труднее определить фундамент, на котором оно могло бы быть реализовано.

Активность КНР в рамках ОПОП свидетельствует о том, что Пекин рассматривает Большую Евразию главным образом как средство расширения экономических связей, что является частью более широкой стратегии глобализации на китайских условиях. Позиция Китая отражает амбициозный подход к евразийской интеграции. Евразийский континент – это «открытая» территория, готовая к экономическому развитию любой стороной, имеющей средства и возможности для выполнения поставленной задачи. На практике это означает доминирующую роль КНР как ведущей экономической державы в Евразии. Китайская повестка в развитии Евразии при определенных обстоятельствах может отвечать интересам России. Власти РФ неоднократно упоминали, что Россия может играть роль экономического и цивилизационного моста между Европой и Азией. Но на самом деле все не так однозначно. Важно отметить, что не существует одного «Шелкового пути»: вместо него есть множество маршрутов, из которых тот, который проходит через Россию, не является ключевым. Существует вероятность, что по мере развития ОПОП Россия может

остаться лишь в статусе транзитной страны, что идет вразрез с российскими интересами по продвижению инфраструктурной взаимосвязанности с сохранением влияния России в регионе.

Кроме того, существует расхождение в восприятии Россией и Китаем роли и места Большой Евразии в системе международных отношений. В условиях нарастающей конфронтации со странами Запада Россия рассматривает Большую Евразию как фундамент для альтернативного международного порядка. Пекин, в свою очередь, стремится сохранить существующую международную систему в той или иной форме, несмотря на нарастающую политическую напряженность с США.

Такие разногласия напрямую влияют на китайско-российское сотрудничество в Евразии. Как было сказано ранее, заявление о сопряжении 2015 г., которое получило широкую огласку, в действительности не привело к каким-либо существенным результатам, поскольку сторонам не удалось договориться о реализации ряда проектных предложений от ЕАЭС на основании экономической нецелесообразности.

Анализ процессов сопряжения между ЕАЭС и «Путем» в рамках концепции БЕП показывает, что на сегодняшний день их практическая реализация значительно отстает от политических заявлений представителей КНР и стран ЕАЭС. Это в некотором роде устраивает Пекин, который параллельно развивает двустороннее сотрудничество с членами союза. К 2021 г. Китай подписал соглашения по совместному продвижению строительства «Пояса и пути» практически со всеми государствами ЕАЭС, а также реализует совместные инфраструктурные и инвестиционные проекты в Казахстане, Киргизии и Белоруссии. Стоит отметить, что заявление 2015 г. было подписано только Президентом РФ и постфактум поддержано остальными членами союза. Три из пяти стран ЕАЭС (Казахстан, Киргизия и Армения) являются постоянными участниками форума Китай – Центральная Азия. На VIII форуме в 2019 г. стороны подписали декларацию, в которой содержатся конкретные направления развития инфраструктурной взаимосвязанности путем создания Альянса мультимодальных перевозок Китай – Центральная Азия, Сети сотрудничества Китая и Центральной Азии в области умного города, а также совместной со странами Центральной Азии реализации проекта по расширению использования системы спутниковой навигации «Бэйдоу» [32]. Развитие инфраструктурной взаимосвязанности в регионе без участия России в будущем может негативно сказаться на возможностях Москвы участвовать в системе грузоперевозок в Евразии.

Как отмечает российский политолог Т. Бордачев, наибольшую угрозу как сопряжению, так и интеграции в рамках БЕП представляют «несогласованность и отсутствие координации между странами Центральной Азии и Китаем» [33]. Это может привести к формированию взаимодействия стран ЕАЭС с Китаем в формате 5 + 1 (или же 1 + 1 + 1...). Китай и дальше будет отдавать предпочтение двустороннему формату и выработке индивидуального подхода к каждому участнику «Пояса и пути», что создает неопределенность

ключевых параметров многостороннего сотрудничества.

Дополнительные риски в перспективы развития интеграционных процессов вносит личностный характер двух проектов. «Пояс и путь» в научной литературе и новостных сводках называют идеей Си Цзиньпина, в то время как БЕП и ЕАЭС принято рассматривать как проекты Москвы. В долгосрочной перспективе сложно предсказать, в какой степени партнерство Китая, России и стран ЕАЭС будет и дальше зависеть от личностей глав государств. В 2030 г. Си Цзиньпину и Путину будет 77 и 78 лет соответственно. Поправки 2020 г. в Конституцию РФ обнуляют президентские

сроки лидера России, что позволит ему вновь баллотироваться на выборах 2024 г. В то же время в 2021 г. Центральный комитет Коммунистической партии Китая одобрил резолюцию, которая призвана закрепить роль Си Цзиньпина в истории Китая и продолжить политику нынешнего председателя КНР, что позволит Си Цзиньпину пойти на третий срок в своей должности. Однако несмотря на то, что лидеры двух стран с большой степенью вероятности останутся у власти, сложно предугадать, смогут ли они сохранить уровень текущих отношений. Смена руководства в Центральной Азии может вызвать разногласия в Москве и Пекине по поводу того, как реализовывать процессы сопряжения.

Список источников

1. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете // Сайт посольства Китайской Народной Республики в Республике Казахстан. 2013. URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/zxdt/t1077192.htm> (дата обращения: 26.01.2022).
2. Шаймерганов Т. Экономический пояс Шелкового пути: большой проект, большие вопросы // Индекс безопасности. 2015. Т. 21, № 3. С. 121–126.
3. К Великому Океану – 3: создание Центральной Евразии. Экономический пояс Шелкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств / отв. ред. С.А. Караганов. М.: Междуна. дискуссионный клуб «Валдай», 2015. 24 с.
4. Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е. Петровского, А.Г. Ларина, Е.И. Сафроновой. М.: ДеЛи плюс, 2016. 234 с.
5. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия // Президент России : официальный сайт. 2014. URL: <http://kremlin.ru/supplement/1642> (дата обращения: 26.01.2022).
6. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века // Генеральное Консульство Китайской Народной Республики в г. Екатеринбурге. 2015. URL: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cgekaterinburg/rus/zyxw/t1254925.htm> (дата обращения: 26.01.2022).
7. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // Президент России : официальный сайт. 2015. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 26.01.2022).
8. Идея сопряжения проектов ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути // Министерство экономического развития Российской Федерации. 2015. URL: <https://old.economy.gov.ru/minec/press/interview/2015082704> (дата обращения: 26.01.2022).
9. О встрече сопредседателей российско-китайской Рабочей группы по сопряжению планов развития ЕАЭС и проекта «Один пояс, один путь» // Министерство иностранных дел Российской Федерации. 2020. URL: https://www.mid.ru/ru/maps/cn/-/asset_publisher/WhKWb5DVBqKA/content/id/4251784 (дата обращения: 26.01.2022).
10. Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций // Евразийский банк развития. 2018. URL: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/transportnye-koridory-shelkovogo-puti-analiz-barerov-i-rekomendatsii-po-napravleniyu-investitsiy/> (дата обращения: 26.01.2022).
11. О Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы // Кодекс : электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. 2015. URL: <https://docs.cntd.ru/document/420273256> (дата обращения: 26.01.2022).
12. Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза // Кодекс : электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. 2016. URL: <https://docs.cntd.ru/document/456056120> (дата обращения: 26.01.2022).
13. В ЕАЭС создадут цифровую инвестиционную платформу для реализации промышленных и инфраструктурных проектов с системой стратегического планирования // Евразийская экономическая комиссия. 2019. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/22-10-2019-2.aspx> (дата обращения: 26.01.2022).
14. Нефинансовый отчет ВЭБ.РФ и организаций ВЭБ.РФ за 2019 год // Российский союз промышленников и предпринимателей. 2020. URL: https://tspp.ru/upload/uf/bc8/VEB_RF_report_2019_005-08_NUM_ALL_spread_compressed.pdf (дата обращения: 26.01.2022).
15. Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР // Евразийская экономическая комиссия. 2018. URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/sogl_torg/Documents/Соглашение с Китаем/Текст русский \(EAEU alternate\) final.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/sogl_torg/Documents/Соглашение%20с%20Китаем/Текст%20русский%20(EAEU%20alternate)%20final.pdf) (дата обращения: 26.01.2022).
16. EU efforts to ratify China investment deal ‘suspended’ after sanctions // The Guardian. 2021. URL: <https://www.theguardian.com/world/2021/may/04/eu-suspends-ratification-of-china-investment-deal-after-sanctions> (accessed: 26.01.2022).
17. Meeting Asia’s infrastructure needs // Asian Development Bank. 2017. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf> (accessed: 26.01.2022).
18. Соглашение между ЕАЭС и Китаем позволит создать цифровой логистический коридор // Российская газета. 2021. 4 мая. URL: <https://www.theguardian.com/world/2021/may/04/eu-suspends-ratification-of-china-investment-deal-after-sanctions> (дата обращения: 26.01.2022).
19. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП приобретает реальные очертания: согласован список инфраструктурных проектов // Евразийская экономическая комиссия. 2017. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/2-03-2017-1.aspx> (дата обращения: 26.01.2022).
20. Китайский расчет: как дорогу через Россию в Европу признали убыточной // РБК. 2018.20 июня. URL: https://www.rbc.ru/business/20/06/2018/5b28c3059a794751862a94fb?utm_source=vk_rbc (дата обращения: 26.01.2022).
21. О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года : решение Высшего совета ЕАЭС от 11.12.2020 № 12 // Альта – софт. Таможенные документы. 2021. URL: <https://www.alt.a.ru/tamdoc/20vr0012/> (дата обращения: 26.01.2022).
22. Международный форум «Один пояс, один путь» // Президент России : официальный сайт. 2017. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/54491> (дата обращения: 26.01.2022).
23. О Большой Евразии // Greater Eurasia : Большая Евразия. URL: <http://www.gea.site/about/> (дата обращения: 26.01.2022).
24. Пленарное заседание Петербургского международного экономического форума // Президент России : официальный сайт. 2016. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/52178> (дата обращения: 26.01.2022).
25. Диалог Россия–АСЕАН // Министерство иностранных дел Российской Федерации. URL: <https://www.mid.ru/dialog-rossia-asean> (дата обращения: 26.01.2022).

26. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики // Президент России : официальный сайт. 2016. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5100/> (дата обращения: 26.01.2022).
27. Совместное коммюнике по итогам 21-й регулярной встречи глав правительств России и Китая // Правительство России : официальный сайт. 2016. URL: <http://government.ru/info/25224/> (дата обращения: 26.01.2022).
28. Россия и Китай завершили совместное технико-экономическое обоснование Соглашения о Евразийском экономическом партнерстве // Министерство экономического развития Российской Федерации. 2018. URL: https://economy.gov.ru/material/news/rossiya_i_kitay_zavershili_sovmestnoe_tehniko_ekonomicheskoe_obosnovanie_soglasheniya_o_evraziyskom_ekonomicheskom_partnerstve.html (дата обращения: 26.01.2022).
29. Владимир Путин принял участие в форуме «Один пояс, один путь» и сделал заявления по актуальным вопросам // Президент России : официальный сайт. 2019. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5413> (дата обращения: 26.01.2022).
30. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о развитии отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху // Президент России : официальный сайт. 2019. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5413> (дата обращения: 26.01.2022).
31. Путин выступает за партнерство в Евразии без «политического и экономического эгоизма» // ТАСС. 2019. 14 июня. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6549455> (дата обращения: 26.01.2022).
32. Развитие региона на основе равенства и открытости: участники форума сотрудничества «Китай – Центральная Азия» приняли итоговую декларацию // Казахстан сегодня. 2019. 19 окт. URL: https://www.kt.kz/rus/politics/_1377890267.html (дата обращения: 26.01.2022).
33. Новое евразийство // Россия в глобальной политике. 2015. 14 окт. URL: <https://globalaffairs.ru/articles/novoe-evraziystvo/> (дата обращения: 26.01.2022).

References

1. Xi Jinping. (2013) *Vystuplenie Predsedatelya KNR Si Tszin'pina v Nazarbaev universitete* [Speech by the President of the People's Republic of China Xi Jinping at Nazarbayev University]. [Online] Available from: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/zxd/t1077192.htm> (Accessed 26.01.2022).
2. Shaymergenov, T. (2015) *Ekonomicheskiy po yas Shelkovogo puti: bol'sho y proekt, bol'shie voprosy* [The economic belt of the Silk Road: big project, big questions]. *Indeks bezopasnosti*. 21(3). pp. 121–126.
3. Karaganov, S.A. (ed.) (2015) *K Velikom u Okeanu – 3: Sozdanie Tsentral'no y Evrazii. Ekonomicheskiy po yas Shelkovogo puti i priority sovme stnogo razvitiya evraziyskikh gosudarstv* [To the Great Ocean – 3: The creation of Central Eurasia. The economic belt of the Silk Road and the Priorities of the Joint Development of the Eurasian States]. Moscow: Valdai.
4. Petrovsky, V.E., Larin, A.G. & Safronova, E.I. (eds) (2016) *Novyy Shelkovyy put' i ego znachenie dlya Rossii* [New Silk Road and its significance for Russia]. Moscow: DeLi plus.
5. The Russian Federation and the People's Republic of China. (2014) *Sovmestnoe zayavlenie Rossiyskoy Federatsii i Kitayskoy Narodno y Respubliki o novom etape otoshneniy vseob'emlyushchego partnerstva i strategicheskogo vzaimodeystviya* [Joint statement of the Russian Federation and the People's Republic of China on a new stage in the relations of comprehensive partnership and strategic interaction]. [Online] Available from: <http://kremlin.ru/supplement/1642> (Accessed: 26th January 2022).
6. Consulate General of the People's Republic of China in Yekaterinburg. (2015) *“Prekrasnye perspektivy i prakticheskie deystviya po sovme stnomu stroitel'stvu Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti i Morskogo Shelkovogo puti XXI veka”* [Excellent prospects and practical actions for the joint construction of the Economic Belt of the Silk Road and the Maritime Silk Road of the 21st century]. [Online] Available from: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cgekaterinburg/rus/zyxw/t1254925.htm> (Accessed: 26th January 2022).
7. The Russian Federation and the People's Republic of China. (2015) *Sovmestnoe zayavlenie Rossiyskoy Federatsii i Kitayskoy Narodno y Respubliki o sotrudnichestve po sopryazheniyu stroitel'stva Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza i Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti* [Joint statement of the Russian Federation and the People's Republic of China on cooperation in linking the construction of the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt]. [Online] Available from: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (Accessed: 26th January 2022).
8. Ministry of Economic Development of the Russian Federation. (2015) *Ideya sopryazheniya proektov EAES i Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti* [The idea of pairing the projects of the EAEU and the Silk Road Economic Belt]. [Online] Available from: <https://old.economy.gov.ru/minec/press/interview/2015082704> (Accessed: 26th January 2022).
9. Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation. (2020) *O vstreche sopedredateley rossiysko-kitayskoy Rabochey gruppy po sopryazheniyu planov razvitiya EAES i proekta “Odin po yas, odin put'”* [On the meeting of the co-chairs of the Russian-Chinese Working Group on conjugation of the EAEU development plans and the One Belt, One Road project]. [Online] Available from: https://www.mid.ru/ru/maps/cn/-/asset_publisher/WhKWb5DVBqKA/content/id/4251784 (Accessed: 26th January 2022).
10. Eurasian Development Bank. (2018) *Transportnye koridory Shelkovogo puti: analiz bar'erov i rekomendatsii po napravleniyu investitsiy* [Transport corridors of the Silk Road: analysis of barriers and recommendations for the direction of investment]. [Online] Available from: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/transportnye-koridory-shelkovogo-puti-analiz-barerov-i-rekomendatsii-po-napravleniyu-investitsiy/> (Accessed: 26th January 2022).
11. Cntd.ru. (2015) *O Programme po etapno y liberalizatsii vypolneniya perevozchikami, zaregistriruyannymi na territorii odnogo iz gosudarstv-chlenov Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza, avtomobil'nykh perevozok gruzov mezhdu punktami, raspolozhennymi na territorii drugogo gosudarstva-chlena Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza, na period s 2016 po 2025 gody* [On the Program for the gradual liberalization of the performance by carriers registered on the territory of one of the member states of the Eurasian Economic Union, by road transport of goods between points located on the territory of another member state of the Eurasian Economic Union, for the period from 2016 to 2025]. [Online] Available from: <https://docs.cntd.ru/document/420273256> (Accessed: 26th January 2022).
12. Cntd.ru. (2016) *Ob Osnovnykh napravleniyakh i etapakh realizatsii skoordinirovannoy (soglasovannoy) transportno y politiki gosudarstv-chlenov Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza* [On the Main Directions and Stages of the Implementation of a Coordinated (Agreed) Transport Policy of the Member States of the Eurasian Economic Union]. [Online] Available from: <https://docs.cntd.ru/document/456056120> (Accessed: 26th January 2022).
13. Eurasian Commission. (2019) *V EAES sozdatut tsifrovuyu investitsionnuyu platformu dlya realizatsii industrial'nykh i infrastrukturykh proektov s sistemoy strategicheskogo planirovaniya* [The EAEU will create a digital investment platform for the implementation of industrial and infrastructure projects with a strategic planning system]. [Online] Available from: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/22-10-2019-2.aspx> (Accessed: 26th January 2022).
14. RSPP. (2020) *Nefinansovyy otchet VEB.RF i organizatsiy VEB.RF za 2019 god* [Non-financial report of VEB.RF and VEB.RF organizations for 2019]. [Online] Available from: https://rspp.ru/upload/uf/bc8/VEB_RF_report_2019_005-08_NUM_ALL_spread_compressed.pdf (Accessed: 26th January 2022).
15. Eurasian Commission. (2018) *Soglasenie o torgovo-ekonomicheskoy sotrudnichestve mezhdu EAES i KNR* [Agreement on trade and economic cooperation between the EAEU and the PRC]. [Online] Available from: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/sog1_torg/Documents/%d0%a1%d0%be%d0%b3%d0%bb%d0%b0%d1%88%d0%b5%d0%bd%d0%b8%d0%b5%20%d1%81%20%d0%9a%d0%b8%d1%82%d0%b0%d0%b5%d0%bc/d0%a2%d0%b5%d0%ba%d1%81%d1%82%20%d1%80%d1%83%d1%81%d1%81%d0%ba%d0%b8%d0%b9%20%28EAEU%20alternate%29%20final.pdf (Accessed: 26th January 2022).

16. The Guardian. (2021) *EU efforts to ratify China investment deal 'suspended' after sanctions*. [Online] Available from: <https://www.theguardian.com/world/2021/may/04/eu-suspends-ratification-of-china-investment-deal-after-sanctions> (Accessed: 26th January 2022).
17. Asian Development Bank. (2017) *Meeting Asia's infrastructure needs*. [Online] Available from: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf> (Accessed: 26th January 2022).
18. The Guardian. (2021) *EU efforts to ratify China investment deal 'suspended' after sanctions*. [Online] Available from: <https://www.theguardian.com/world/2021/may/04/eu-suspends-ratification-of-china-investment-deal-after-sanctions> (Accessed: 26th January 2022).
19. Eurasian Commission. (2017) *Sopryazhenie EAES i EPShP priobretat real'nye ochertaniya: soglasovan spisok infrastrukturykh proektov* [Coupling of the EAEU and the SREB is taking shape: a list of infrastructure projects has been agreed]. [Online] Available from: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/2-03-2017-1.aspx> (Accessed: 26th January 2022).
20. Marinin, V. (2018) *Kitayskiy raschet: kak dorogu cherez Rossiyu v Evropu priznali ubytochnoy* [Chinese calculation: how the road through Russia to Europe was recognized as unprofitable]. [Online] Available from: https://www.rbc.ru/business/20/06/2018/5b28c3059a794751862a94fb?utm_source=vk_rbc (Accessed: 26th January 2022).
21. The Supreme Council of the EAEU. (2021) *Reshenie Vysshego soveta EAES ot 11.12.2020 № 12 "O Strategicheskikh napravleniyakh razvitiya evraziyskoy ekonomicheskoy integratsii do 2025 g."* [On the Strategic Directions for the Development of Eurasian Economic Integration until 2025: decision of the Supreme Council of the EAEU dated December 11, 2020 No. 12]. [Online] Available from: <https://www.alta.ru/tamdoc/20vr0012/> (Accessed: 26th January 2022).
22. Kremlin.ru. (2017) *Mezhdunarodnyy forum "Odin poyas, odin put"* [International Forum "One Belt, One Road"]. [Online] Available from: <http://kremlin.ru/events/president/news/54491> (Accessed: 26th January 2022).
23. Greater Eurasia. (n.d.) *O Bol'shoy Evrazii* [About Greater Eurasia]. [Online] Available from: <http://www.gea.site/about/> (Accessed: 26th January 2022).
24. Kremlin.ru. (2016) *Plenarnoe zasedanie Peterburgskogo mezhdunarodnogo ekonomicheskogo foruma* [Plenary session of the St. Petersburg International Economic Forum]. [Online] Available from: <http://kremlin.ru/events/president/news/52178> (Accessed: 26th January 2022).
25. Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation. (n.d.) *Dialog Rossiya-ASEAN* [Dialogue Russia-ASEAN]. [Online] Available from: <https://www.mid.ru/dialog-rossia-asean> (Accessed: 26th January 2022).
26. Kremlin.ru. (2016) *Sovmestnoe zayavlenie Rossiyskoy Federatsii i Kitayskoy Narodnoy Respubliki* [Joint statement of the Russian Federation and the People's Republic of China]. [Online] Available from: <http://www.kremlin.ru/supplement/5100/> (Accessed: 26th January 2022).
27. Government of the Russian Federation. (2016) *Sovmestnoe kommyunike po itogam 21-y regul'yarnoy vstrechi glav pravitel'stv Rossii i Kitaya* [Joint communique on the results of the 21st regular meeting of the heads of government of Russia and China]. [Online] Available from: <http://government.ru/info/25224/> (Accessed: 26th January 2022).
28. Ministry of Economic Development of the Russian Federation. (2018) *Rossiya i Kitay zavershili sovместное технико-экономическое обоснование Soglasheniya o Evraziyskom ekonomicheskoy partnerstve* [Russia and China completed a joint feasibility study of the Eurasian Economic Partnership Agreement]. [Online] Available from: https://economy.gov.ru/material/news/rossiya_i_kitay_zavershili_sovmestnoe_tekhniko_ekonomicheskoy_obosnovanie_soglasheniya_o_evraziyskom_ekonomicheskoy_partnerstve.html (Accessed: 26th January 2022).
29. Rg.ru. (2019) *Vladimir Putin prinyal uchastie v forume "Odin poyas, odin put" i sdelal zayavleniya po aktual'nyim voprosam* [Vladimir Putin took part in the One Belt, One Road forum and made statements on topical issues]. [Online] Available from: <http://www.kremlin.ru/supplement/5413> (Accessed: 26th January 2022).
30. Kremlin.ru. (2019) *Sovmestnoe zayavlenie Rossiyskoy Federatsii i Kitayskoy Narodnoy Respubliki o razvitiy otnosheniy vseob'emlyushchego partnerstva i strategicheskogo vzaimodeystviya, vstupayushchikh v novuyu epokhu* [Joint statement of the Russian Federation and the People's Republic of China on the development of comprehensive partnership and strategic interaction entering a new era]. [Online] Available from: <http://www.kremlin.ru/supplement/5413> (Accessed: 26th January 2022).
31. TASS. (2019) *Putin vystupaet za partnerstvo v Evrazii bez "politicheskogo i ekonomicheskogo egoizma"* [Putin stands for partnership in Eurasia without "political and economic egoism"]. [Online] Available from: <https://tass.ru/ekonomika/6549455> (Accessed: 26th January 2022).
32. Kazakhstan today. (2019) *Razvitie regiona na osnove ravenstva i otkrytosti: uchastniki foruma sotrudnichestva "Kitay – Tsentral'naya Aziya" prinyali itogovuyu deklaratsiyu* [Development of the region on the basis of equality and openness: the participants of the China – Central Asia cooperation forum adopted the final declaration]. 19th October. [Online] Available from: https://www.kt.kz/rus/politics/_1377890267.html (Accessed: 26th January 2022).
33. Bordachev, T. (2015) *Novoe evraziystvo* [New Eurasianism]. [Online] Available from: <https://globalaffairs.ru/articles/novoe-evraziystvo/> (Accessed: 26th January 2022).

Сведения об авторе:

Пакулин Виталий Сергеевич – аспирант кафедры мировой политики факультета исторических и политических наук Томского государственного университета (Томск, Россия). E-mail: pakulin.vitalii@gmail.com

Information about the author:

Pakulin Vitaly S. – Tomsk State University (Tomsk, Russian Federation). E-mail: pakulin.vitalii@gmail.com

Статья поступила в редакцию 26.01.2022; принята к публикации 22.02.2022

The article was submitted 26.01.2022; accepted for publication 22.02.2022