

## ПРОЕКТ «ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ» И ЕВРАЗИЙСКАЯ ИДЕНТИЧНОСТЬ

---

### Аннотация

В 2015 г. Россией и Китаем было подписано соглашение о сотрудничестве в реализации масштабного торгово-инфраструктурного проекта «Один пояс — один путь», призванного связать по суше Восточную и Западную части континента Евразия. До нынешнего времени сохраняется неопределенность в переговорах между Россией и Китаем по поводу строительства Экономического пояса Шелкового пути, что не вполне сочетается с риторикой ЕЭК в отношении будущего торгового соглашения с Пекином. Как оценивать последующие договоренности и каких шагов ждать в будущем, авторы анализируют с точки зрения переговорной теории профессора В.М. Сергеева. Их гипотеза состоит в том, что в процессе переговоров выстраивается наднациональная евразийская идентичность, чему однако не способствуют риски и столкновение интересов игроков в ЕАЭС.

**Ключевые слова:** ЕАЭС, Один пояс — один путь, Новый Шелковый путь, сопряжение с ЕАЭС, Россия и Китай, идентичность.

---

### Авторы

#### Ренард-Коктыш Анна Витальевна

Аспирант кафедры политической теории  
факультета управления и политики  
МГИМО (У) МИД России  
(Москва, Россия)



#### Щерба Антонина Дмитриевна

Студент магистратуры кафедры современной социологии  
социологического факультета  
МГУ имени М.В. Ломоносова  
(Москва, Россия)



#### Щерба Ксения Дмитриевна

Аспирант кафедры сравнительной политологии  
факультета политологии  
МГУ имени М.В. Ломоносова  
(Москва, Россия)



---

**В** контексте напряженности в торговых и политических отношениях Китая и США возникает вопрос: как это повлияет на переговоры на евразийском пространстве по поводу сопряжения ЕАЭС и Экономического по-

яса Шелкового пути (ЭПШП), позже вошедшего в оборот под именем проекта «Один пояс — один путь». С политической точки зрения, логично предположить, что по мере ухудшения отношений с США Китай был бы все более

заинтересован в улучшении отношений с Россией [5. — С. 6] и другими странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Однако, с экономической точки зрения, насколько сильны тормозящие сопряжение факторы в отношениях между Россией и Китаем? И как институты ЕАЭС влияют на осуществление проекта торгового и экономического сотрудничества с Китаем?

Интеграционные проекты характеризует не только степень дружбы, но и что именно является стержнем интеграции — например, общая проблема, которую нужно преодолеть сообща, или общая цель, которую нужно достигнуть [4]. Так, проект ЭПШП в момент создания подразумевал сугубо экономические цели: ускорение темпов и увеличение объемов железнодорожных контейнерных перевозок в направлении Китай–ЕАЭС–ЕС. В то же время сотрудничество между Китаем и Россией носит стратегический характер, имеет черты общего видения ситуации в мире и даже апеллирует к общим моментам истории [11].

Если говорить об идентичности, экономическое измерение сопряжения имеет в своей основе либеральный принцип единого таможенного пространства ЕАЭС вместо пограничных процедур с отдельными странами по мере движения товарных составов. В то же время стратегический союз России и Китая, с известной долей оговорок, противопоставляется идее западно-центричного капиталистического мира [5]. Хотя Китай и позиционирует себя как новый центр либеральной мир-экономики [8].

Экспертный дискурс включает мнение, что сотрудничество в рамках проекта «Один пояс — один путь» (или сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и ЕАЭС, как проект стал называться с момента достижения договоренностей между Китаем и Россией [10]), находится только на начальном этапе. В то же время другие

исследования называют непосредственным содержанием проекта трансевразийские грузоперевозки коридора Восток–Запад рассматривают транспортное сообщение уже как достаточно успешное, поскольку объем контейнерных перевозок между Китаем и ЕС по железным дорогам ЕАЭС быстро растет [13. — С. 8].

Помимо вопросов геополитики и безопасности, выделяются два направления сопряжения: 1) непосредственно инфраструктурное («расшивка узких мест» железнодорожного сообщения, строительство транспортно-логистических центров на территории России, Беларуси и Казахстана), 2) нормативную базу сотрудничества, или так называемый «мягкий транспорт» [13. — С.10–11]. По строительству инфраструктуры Китай ведет переговоры с каждой страной в отдельности, поскольку для него вообще характерны переговоры в двустороннем формате [5. — С.11], а по второй группе вопросов — нетарифному регулированию перевозок — напротив, удобнее вести согласования на наднациональном уровне — с институтом ЕАЭС Евразийской экономической комиссией (ЕЭК).

Для понимания ситуации с сопряжением предлагается систематизировать стадии переговорного процесса между Китаем и Россией, с одной стороны, и Китаем и ЕЭК, с другой стороны, используя универсальную модель переговорного процесса российского политолога В.М. Сергеева [7. — С. 36–37]. Она характеризует, как стороны поэтапно договариваются, в обеих возможных типических ситуациях: 1) когда игроки вступают во взаимодействие впервые, не имея общих процедур, ценностей или идеологии; 2) когда участники уже обладают общими социальными практиками или мировоззрением и договариваются по совместным действиям в новой проблеме [6. — С. 22]. Поэтому теория В.М. Сергеева вполне может быть применена к переговорам о ре-

ализации проекта «Один пояс — один путь» как в плоскости Китай–Россия (заявлено стратегическое сотрудничество [10], была история взаимодействия, однако, стоит вопрос другого порядка — об инвестировании транспортно-логистической инфраструктуры), так и в плоскости Китай–ЕЭК (с этим наднациональным органом ЕАЭС, функционирующим с 2012 г., контакты не могли бы насчитывать столь многолетней истории, как с отдельными государствами.

Если попытаться проследить, как в переговорах по мере интеграции выстраивается общая идентичность, то выстраивание общих процедур, ценностей и мировоззрения можно представить в рамках многоступенчатого переговорного процесса [7. — С. 36–37]. Он начинается с обоюдного выражения дружественных намерений, достижения взаимоприемлемых процедур. Затем по мере совместного выполнения действий постепенно выстраивается общее понимание, что хорошо и плохо для игроков и реализации их интересов (то есть выстраиваются общие ценности). И, по наблюдению Сергеева, также совместные практики и общие ценности приводят к высшей степени интеграции — общему мировоззрению. Бывает процесс и в обратном порядке — от общего мировоззрения (через совместное изучение ситуации) к ценностям и совместным практическим шагам [7. — С. 39].

На практическом уровне взаимодействие строится вокруг подписания соответствующих международных соглашений с их последующей реализацией. Модель В.М. Сергеева предполагает следующие ступени переговоров:

1) Молчаливый торг (торг действиями) — первый этап переговоров, в ходе

которых акторы не вступают в официальные взаимоотношения, но обмениваются знаками, которые могут быть интерпретированы как дружественное поведение, готовность к агрессии или подчинению.

2) Торг, который может быть представлен в виде игры с нулевой суммой, при которой приобретение одной стороны может быть достигнуто только за счет уступки другой стороны. На практике в данной фазе переговорного процесса могут присутствовать и взаимовыгодные варианты поведения, если удаются обоюдные уступки, что позволяет свести сделку на кону к игре с ненулевой суммой.

3) Обсуждение рамочного соглашения, т.е. выявление оптимального исхода игры, который является положительным для обеих сторон.

4) Последняя, наиболее значимая фаза переговоров (на Рис. 1 она обозначена как 3\*) — совместное исследование ситуации с целью выявления последствий рамочного соглашения и урегулирования его деталей.

Таким образом, переговорная модель В.М. Сергеева для случаев интеграции с нуля может быть представлена следующим образом (Рис.1).

Представляется, что переговоры по направлению «мягкий транспорт» Китай–ЕЭК проистекают в прямом порядке, от деталей к большим договоренностям. Так, в 2013 г. Китай представил вниманию международных партнеров инфраструктурный проект возрождения Великого Шелкового пути, соединяющего Восток и Запад. По модели Сергеева, это самая слабая степень интеграции, 1-я фаза переговоров — процедурная, прямое взаимодействие или молчаливый торг.

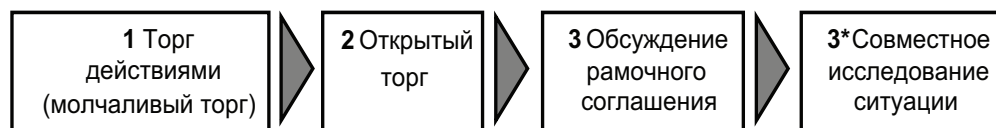


Рисунок 1. Поэтапная схема переговорного процесса (по модели В.М. Сергеева)

Так, в переговорах между Китаем и ЕЭК намерения были публично озвучены еще в 2013–2015 гг. Если до 2015 г. в китайской прессе было мнение [12], что проекты конкурирующие, то после этого появился термин «сопряжение» и проекты стали восприниматься как комплементарные. В мае 2018 г. ЕАЭС и Китай подписали Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве — непреференциальное, не снижающее торговых ставок [12], но обозначающее позиции сторон.

Важно, что, если акторы уже договаривались и успешно взаимодействовали ранее, по теории Сергеева, они имеют по некоторым вопросам сходное мировоззрение и новое дело будут рассматривать от общего к частному — в обратном порядке, то есть в нашей схеме это 3–2–1. Эта последовательность может быть отнесена к процессу переговоров Москвы и Пекина по вопросу о модернизации транспортной инфраструктуры Шелкового пути на территории России.

Дело в том, что он, по сути, решается исходя из общей рамки стратегического партнерства. Так, в мае 2015 г., когда Россия уже в полной мере находилась под санкциями Запада, в ходе визита Си Цзиньпина в Москву Россия и Китай заявили о стратегическом партнерстве и анонсировали идею сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) [2. — С. 117]. Текст совместного заявления содержит приоритетные направления (фактически общие ценности) и отсылку к общей истории, рамку соглашений, фиксируют общее стратегическое видение и обещает создание совместных групп для исследования ситуации. В терминологии Сергеева это признаки самой высшей, третьей, степени интеграции (3 и 3\* на Рис.1). Страны в этом случае по вопросу инвестиций в строительство транспортной инфраструктуры и другим аспектам «расширения узких мест»

могли бы двигаться уже не от деталей, а от общего к целому — в модели профессора Сергеева от последнего этапа интеграции к первому.

Действительно, экономический проект возрождения Великого Шелкового пути, соединяющего Восток и Запад, в значительной степени отвечает интересам России, связанным с построением «Большой Евразии» — геополитического партнерства в регионе. Указанная договоренность не только по идее устраняет противоречия между двумя глобальными проектами на территории Евразийского континента, но и приносит значительные выгоды обеим сторонам проекта сопряжения. Но так ли заинтересована Россия в инвестициях Китая в собственную инфраструктуру и готов ли их предоставлять Китай?

Интересы Китая в представленной им масштабной стратегии «Один пояс — один путь» весьма многообразны:

- формирование перспективных транспортных коридоров для поставки грузов на рынки Европы,
- завоевание новых рынков в Африке и на Ближнем Востоке,
- выход китайских строительных и железнодорожных корпораций за пределы национальных границ и др. Российские интересы в рамках исследуемого проекта связаны со следующими факторами:
- значимость трансевразийских транспортных коридоров для укрепления положения России как полноценного «моста» между Востоком и Западом,
- снижение затрат на формирование транспортной инфраструктуры в восточных регионах страны,
- возможность интенсивного экономического развития Сибири и Дальнего Востока в контексте трансграничного взаимодействия с китайскими территориями,
- необходимость развития взаимоотношений с Китаем как крупным

политическим и экономическим партнером на фоне сложных отношений со странами Европы.

Реализация отдельных мероприятий в рамках проекта «Один пояс — один путь» началась фактически сразу после его международного закрепления. Так, 13 июня 2015 г. Китай запустил самый протяженный в мире грузовой железнодорожный маршрут Харбин–Гамбург через территорию России. В начале 2016 г. был открыт новый маршрут между Харбином и Екатеринбургом, длительность грузового рейса по которому составила 10 дней, что почти в четыре раза меньше, чем по альтернативному маршруту. В январе 2017 г. Китай отправил первый железнодорожный состав в Соединенное Королевство.

Как отмечает В.С. Изотов, политические элиты современной России придают укреплению интеграционной идентичности особый геополитический смысл, четко обозначая векторы международной ориентации [3. — С. 17]. В этом контексте договоренности с Китаем можно назвать чрезвычайно значимыми и перспективными. Важнейшими из них являются:

1) Меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве в рамках реализации проектов строительства железнодорожной линии Элегест–Кызыл–Курагино и Дальневосточного порта;

2) Совместное заявление о совместимости взаимной эксплуатации китайской системы «Бэйдоу» и российской системы «ГЛОНАСС»;

3) Соглашение о механизме расширения кредитования российских компаний китайскими банками;

4) Соглашение между ОАО «Газпром» и Китайской национальной нефтегазовой корпорацией об основных условиях поставок газа из России в Китай по «западному маршруту»;

5) Меморандум о взаимопонимании между Федеральным космическим агентством (Российская Федерация) и

Национальной космической администрацией (Китайская Народная Республика) о сотрудничестве по взаимному обмену данными дистанционного зондирования Земли;

6) Меморандум между Министерством транспорта Российской Федерации, Государственным комитетом Китайской Народной Республики по развитию и реформе, Открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» о формах сотрудничества, модели финансирования ВСМ Москва–Казань, приоритетного проекта Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва–Пекин;

7) Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о сотрудничестве в области обеспечения международной информационной безопасности;

8) Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса «Шелковый путь»;

9) Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества;

10) Рамочное соглашение между Внешэкономбанком и Государственным банком развития Китая о сотрудничестве в совместной поддержке освоения Дальнего Востока;

11) Протокол о намерениях в научно-техническом сотрудничестве между Объединенной судостроительной корпорацией и Huawei Technologies Co.Ltd и др.

По мнению А.С. Скрибы, сильная сторона договоренностей с Китаем для России заключается и в том, что она подтвердила свой статус влиятельного игрока в Центральной Азии и сохранила авторитет ЕАЭС [9. — С. 69].



Если исходить из классификации С.В. Сергеева, переговоры между Китаем и Россией по поводу ЭПШП находятся в фазе торга действиями: стороны обмениваются дипломатическими действиями, свидетельствующими о дружественном отношении и открытости для сотрудничества, однако на практике так и не приступают к обсуждению деталей проекта. При этом каждая из сторон отстаивает свои интересы и не спешит соглашаться на условия другой стороны, что обусловлено следующими факторами:

1) развитие транспортных коридоров через территорию Евразии — это не российский, а китайский проект, и именно Китай выступит в нем ключевым выгодополучателем. Россия в данном случае может оказаться на вторых ролях, и именно от результатов переговоров зависит ее статус в данном проекте;

2) Китай осуществляет активную экспансию на Дальнем Востоке и в Забайкалье, которая периодически вступает вразрез с российскими национальными интересами, при этом на этапе обмена «дружественными действиями» России приходится с осторожностью выбирать меры противодействия. Так, в ответ на проблему хищнической вырубке леса китайскими компаниями в Сибири на уровне министра лесной промышленности принято решение о расторжении соответствующих контрактов и проведении посадок в регионах. Еще одним примером борьбы с незаконным использованием российских ресурсов является резонансное «дело косаток» на Дальнем Востоке;

3) Китай и Россия имеют множество точек конкурентных пересечений в странах Азии, Восточной Африки и даже Европы, что создает определенную напряженность между странами как в политической, так и в экономической сфере. Так, за последнее десятилетие

Китайская национальная нефтегазовая корпорация стала ведущей энергетической компанией в Центральной Азии. Китай перекачивает казахскую нефть в Европу и в Китай по своему трубопроводу, а также поставляет на запад Китая природный газ из Туркменистана.

Влияние Китая имеет место также и в Европе. Так, Греция из-за ее напряженных отношений с Евросоюзом и приверженности православию, на первый взгляд, должна сблизиться с Россией. Однако на практике она все больше попадает под экономическое влияние Китая, поскольку порт Пирея становится еще одной западной точкой нового Шелкового пути. Китай также ведет конкурентную борьбу за атомные станции и другие объекты энергетической инфраструктуры в Чехии, Польше, Болгарии и Румынии.

Таким образом, затяжной характер российско-китайских переговоров в значительной степени обусловлен стремлением Китая занять доминирующие позиции в регионе и обоснованным желанием России противостоять данным процессам и заключить интеграционные соглашения на равных партнерских условиях.

Следует отметить, что сам формат переговоров содержит в себе серьезное противоречие: российское руководство предполагает участие в проекте сопряжения через институты ЕАЭС, однако устанавливает договоренности с Китаем на двусторонней основе. В этих условиях другие страны-члены союза вынуждены подписывать с Пекином документы о совмещении собственных стратегических инициатив с ЭПШП на двусторонней основе.

Более того, на Евразийском пространстве наблюдается значительная заинтересованность стран в принятии китайских инвестиций, в том числе в формате связанных кредитов. Так, в Беларуси начал работать китайско-

белорусский индустриальный парк Великий Камень, а Казахстан с 2015 г. лоббирует введение параллельного импорта [4]. Очевидно, что при отсутствии координации между странами ЕАЭС процедуры сопряжения могут свестись к заключению двусторонних договоров о взаимодействии на условиях, максимально выгодных для более сильного партнера — Китая.

Подобная ситуация обусловлена одной из глубинных проблем Евразийского экономического союза — институциональной слабостью. Несмотря на формальное стремление к интеграции, действия руководства государств-участников ЕАЭС часто не координируются между собой, а нормативные документы союза содержат целый ряд отсылок к национальному законодательству. Более того, в условиях западных санкций, одностороннее сотрудничество Российской Федерации с Китаем, особенно в сфере кредитования инвестиционных проектов «Пояса и Пути», потенциально может привести дисбалансу в виде чрезмерной экономической зависимости государств — членов ЕАЭС от Пекина. В этих условиях приоритетной задачей представляется гармонизация взаимоотношений внутри ЕАЭС и координация действий национального руководства по взаимоотношениям с КНР.

Кроме того, отвечая на китайскую инициативу «Один пояс — один путь», ЕАЭС должен учитывать, в первую очередь, собственные интересы в сфере развития транспортной инфраструктуры. Очевидно, что Китай, осуществляя торговые отношения со странами Запада, будет руководствоваться принципами оптимизации расходов и согласованием транспортного развития со стандартами Евросоюза. В этих условиях ЕАЭС должен выработать собственную транспортную стратегию, которая должна последовательно проводиться в процессе сопряжения.

Разумеется, Евразийский экономический союз не обладает столь масштабными финансовыми ресурсами для инвестирования в инфраструктуру, как Китай. Однако в рамках рабочих групп, предусмотренных Соглашением о торгово-экономическом сотрудничестве ЕАЭС–КНР, могут быть выработаны совместные и совместимые друг с другом нормы и подходы в области инвестиций, технических регламентов, таможенных процедур и транспортных документов — вопросы так называемой мягкой инфраструктуры.

Посредством усиления координации в области мягкой инфраструктуры ЕАЭС мог бы продвигать свои стандарты, практики и принципы в качестве модели для общей структуры транспортной связанности с остальной частью Евразии. В этих условиях большее значение имеет качество работы консультативных комитетов и рабочих групп, способствующих разработке эффективных направлений сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути.

Из переговорной модели В.М. Сергеева следует, что пока в отношениях России и Китая нет инфраструктурной интеграции, но есть предпосылки к созданию общей внешнеполитической идентичности, можно обмениваться культурным опытом, создавая процедурную и ценностную близость и основание для доверия. Необходимо в дальнейшем преумножать дух дружбы и сотрудничества стран ЕАЭС и Китая, широко разворачивать культурные, кадровые и научные обмены, поддерживать сотрудничество СМИ и контакты по линии молодежи. Такой подход поможет заложить прочную социальную основу для углубления сотрудничества на Евразийском континенте.

### Литература

1. Государственный комитет по делам развития и реформ КНР, Министерство иностранных дел КНР, Министерство коммерции КНР. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века // Россия и АТР. — 2015. — № 3 (89). — С. 255–270.
2. Евразийская экономическая интеграция: перспективы развития и стратегические задачи для России: сборник докл. к XX Апрель. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества / Под ред. Т.В. Мошковой. М., 2019. — С. 117.
3. *Изотов В.С.* Интеграционные системы и проблемы политической стабильности: поиск закономерностей и опыт прогнозирования // Вестник Московского университета. — Серия 12: Политические науки. — 2016. — № 4. — С. 7–27.
4. *Коктыш К.Е.* В поисках ответа на санкции. Либеральная модель Евразийского союза сегодня нереализуема. URL: <https://lenta.ru/columns/2015/03/26/koktysh3/> (дата обращения: 13.06.2019).
5. Контуры глобальных трансформаций. Китайский глобальный проект для Евразии. — 2016. — Вып. 6. — Т. 9. — 122 с.
6. *Сергеев В.М.* Демократия как переговорный процесс. — М.: МОНФ, 1999. — 146 с.
7. *Сергеев В.М.* Народовластие на службе элит: монография. — М., 2013.
8. Си Цзиньпин призвал «не запереться в темной комнате протекционизма» // РБК, Давосский форум — 2017, 17 янв. 2017. URL: <https://www.rbc.ru/economics/17/01/2017/587e04829a79476f6224e9dd> (дата обращения: 23.05.2019).
9. *Скриба А.С.* Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути: интересы участников и вызовы реализации // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. — 2016. — № 3. — С. 67–81.
10. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути от 8 мая 2015 года // Официальный сайт Президента Российской Федерации. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 14.06.2019).
11. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества от 8 мая 2015 года // Официальный сайт Президента Российской Федерации. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4969> (дата обращения: 03.05.2019).
12. *Сыроежкин К.* Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП // Россия и новые государства Евразии. — 2016. — № 2. — С. 37–55.
13. Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций. — СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. — 50 с.