



Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2025. Т. 25, вып. 4. С. 503–510

*Izvestiya of Saratov University. History. International Relations*, 2025, vol. 25, iss. 4, pp. 503–510

<https://imo.sgu.ru>

<https://doi.org/10.18500/1819-4907-2025-25-4-503-510>, EDN: KSYETX

Научная статья

УДК 339.924(4/5):327:341.232

## Сопряжение ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс, один путь»: формирование политических подходов и правовых основ



М. С. Семенова

Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского, Россия, 410012, г. Саратов, ул. Астраханская, д. 83

Семенова Мария Сергеевна, аспирант кафедры международных отношений и внешней политики России, [semenovamaria60@gmail.com](mailto:semenovamaria60@gmail.com), <https://orcid.org/0009-0001-0563-3080>, AuthorID: 1263299

**Аннотация.** Статья посвящена анализу взаимодействия Евразийского экономического союза и китайской инициативы «Один пояс, один путь» в аспекте политico-правового сотрудничества. Анализируется эволюция партнерства от первоначальных договоренностей до создания конкретных механизмов взаимодействия. Рассматриваются ключевые этапы сотрудничества: от политических деклараций до формирования конкретных механизмов сопряжения. Особое внимание уделено различиям в подходах сторон, гармонизации нормативной базы и практическим результатам.

**Ключевые слова:** ЕАЭС, ОПОП, Китай, сопряжение, евразийская интеграция, нормативно-правовая гармонизация

**Для цитирования:** Семенова М. С. Сопряжение ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс, один путь»: формирование политических подходов и правовых основ // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2025. Т. 25, вып. 4. С. 503–510. <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2025-25-4-503-510>, EDN: KSYETX

Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)

Article

**Conjugation of the EAEU and China's Belt and Road Initiative: Formation of political approaches and legal foundations**

М. С. Семенова

Saratov State University, 83 Astrakhanskaya St., Saratov 410012, Russia

Maria S. Semenova, [semenovamaria60@gmail.com](mailto:semenovamaria60@gmail.com), <https://orcid.org/0009-0001-0563-3080>, AuthorID: 1263299

**Abstract.** The article analyzes the conjugation between the Eurasian Economic Union and China's Belt and Road Initiative in terms of political and legal cooperation. It examines the evolution of the partnership from initial arrangements to the development of specific conjugation mechanisms. The study focuses on key stages of cooperation: from political declarations to the formation of concrete conjugation frameworks. Particular attention is paid to differences in the parties' approaches, harmonization of regulatory frameworks, and practical implementation results.

**Keywords:** EAEU, BRI, China, conjugation, Eurasian integration, regulatory harmonization

**For citation:** Semenova M. S. Conjugation of the EAEU and China's Belt and Road Initiative: Formation of political approaches and legal foundations. *Izvestiya of Saratov University. History. International Relations*, 2025, vol. 25, iss. 4, pp. 503–510 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2025-25-4-503-510>, EDN: KSYETX

This is an open access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0)

В условиях нарастания геополитической конкуренции в мировой экономике усиливаются разнонаправленные процессы. С одной стороны, усиливается ее фрагментация, с другой, на новый уровень – уровень «интеграции интеграций» – выходят отношения между региональными объединениями, поскольку требуется не только развитие устойчивых взаимосвязей между странами, но и гармонизация различных масштабных экономических проектов.

Во многих частях мира государства стремятся к сближению, создавая экономические союзы, формируя зоны свободной торговли, заключая двусторонние и многосторонние соглашения. В Евразии интеграция развивается особенно динамично, что способствует становлению новых форм регионального взаимодействия и активизации международного сотрудничества. Эти тенденции укладываются в рамки концепции «нового регионализма» и её разновидности – «от-



крытого регионализма», предполагающей гибкость экономической политики, многовекторность внешнеэкономических связей и даже возможность участия в нескольких интеграционных объединениях одновременно. В этом контексте особую актуальность приобретает сопряжение двух стратегических инициатив – Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайского проекта «Один пояс, один путь» (ОПОП).

Историография вопроса сопряжения ЕАЭС и инициативы ОПОП формируется преимущественно с середины 2010-х гг. в связи с активизацией евразийской интеграции и продвижением китайской внешнеэкономической стратегии. Относительно эволюции китайской инициативы стоит отметить статью китайского исследователя Хэ М., освещающую исторический контекст, в котором была предложена инициатива, а также ее трансформацию и влияние на международные торговые отношения [1]. Публикация отечественного автора Ю. В. Кулинцева представляет собой обобщающий обзор ключевых результатов и проблем, с которыми столкнулась реализация ОПОП за десятилетие [2]. В статье рассматриваются как достижения, так и вызовы, которые возникли на пути реализации инициативы, а также предлагаются возможные пути решения этих проблем в будущем. Среди первых отечественных исследований относительно сопряжения ЕАЭС и китайского проекта можно выделить работы К. Л. Сыроежкина, в которых анализируются цели, форматы и перспективы взаимодействия России и Китая [3]. В. С. Пакулин в своем исследовании проводит комплексный анализ механизмов и этапов взаимодействия между ОПОП и ЕАЭС. Автор рассматривает сопряжение как инструмент формирования новой архитектуры регионального сотрудничества, подчеркивая политico-экономические интересы как Китая, так и стран ЕАЭС. Работа ценна тем, что предлагает теоретико-методологическое осмысление сопряжения, а также анализирует конкретные направления практического взаимодействия [4]. Важным вкладом в разработку темы стали коллективные доклады аналитических центров, таких как «Валдай» [5], рассматривающие сопряжение в контексте формирования новой геополитической архитектуры Центральной Евразии. Китайские авторы (Ван Ш., Вань Ц.) в начале 2010-х гг. рассматривали проекты ОПОП и ЕАЭС как потенциально конкурирующие, однако с течением времени акцент сместился на поиск точек соприкосновения и взаимовыгодных форм взаимодействия [6]. Ряд публикаций российских исследователей (например, М. Л. Лагутиной) затрагивает сопряжение в русле более широкой тематики сотрудничества между ЕС, ЕАЭС и КНР в условиях геоэкономической турбулентности [7]. К середине 2020-х гг. фокус смещается с общего политического анализа

на изучение конкретных правовых и институциональных механизмов взаимодействия, что отражает эволюцию самой повестки сопряжения – от декларативных заявлений к нормативно оформленным формам координации. Тем не менее в историографии сохраняется дискуссия относительно сущности сопряжения: одни авторы рассматривают его как политico-дипломатическую формулу взаимодействия, другие – как потенциально формализуемую модель межрегионального интеграционного партнёрства.

Для более глубокого анализа вопроса сопряжения ЕАЭС и ОПОП, целесообразно начать с рассмотрения самой инициативы «Один пояс, один путь», которая является важнейшим элементом китайской стратегии глобальной интеграции. Исторически самым известным торговым маршрутом древности считается Великий шелковый путь, который на протяжении веков объединял Евразию. Многие государства предлагали свои идеи по его возрождению. Среди них – американский проект середины 2000-х гг. «Большая Центральная Азия» и стратегия «Новый Шелковый путь», японская инициатива «дипломатии Шелкового пути», а также программа ТРАСЕКА, предложенная Евросоюзом. Однако наиболее проработанную концепцию с четкими механизмами реализации предложил именно Китай.

На фоне масштабного продвижения китайской инициативы ОПОП в различных регионах мира стали формироваться альтернативные проекты, продвигаемые другими крупными державами. К числу наиболее заметных относятся «Глобальный шлюз» Европейского союза (EU Global Gateway), инициатива G7 «Партнёрство ради глобальной инфраструктуры и инвестиций» (PGII), «Глобальный коридор роста» (AAGC) от Японии и Индии. Эти проекты, как и ОПОП, ставят своей целью развитие транспортной и цифровой инфраструктуры, укрепление логистических связей, расширение рынков сбыта и стимулирование международной торговли.

Схожесть этих инициатив с ОПОП заключается в стремлении к формированию международных экономических связей, реализации инфраструктурных проектов, а также усилинию политического и экономического влияния на ключевых направлениях международной логистики. Как и ОПОП, альтернативные инициативы заявляют о намерении содействовать устойчивому развитию, однако чаще акцентируют внимание на прозрачности механизмов финансирования, соблюдении стандартов экологической и социальной ответственности, а также на равноправии партнёрских стран.

Инициатива ОПОП, официально предложенная председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г., представляет собой глобальную инфраструктурную стратегию, направленную на уси-



ление международных связей Китая посредством транспортных коридоров, торговых соглашений и инвестиционного сотрудничества [8]. Первоначально состоявшая из двух компонентов – «Экономического пояса Шелкового пути» (наземный маршрут через Центральную Азию и Россию) и «Морского шелкового пути XXI века» (морской путь через Юго-Восточную Азию и Индийский океан), – инициатива получила название «Один пояс, один путь», приобрела комплексный характер и стала представлять собой широкую платформу для международного сотрудничества в инфраструктурной, промышленной, энергетической, цифровой и культурной сферах<sup>1</sup>. Изначально она развивалась преимущественно в формате двусторонних соглашений с акцентом на инфраструктурные проекты и без создания формальных институтов, что отличало её от классических интеграционных проектов. Однако с течением времени ОПОП претерпела значительную трансформацию: начали формироваться элементы многостороннего взаимодействия, стали проводиться регулярные форумы «Пояс и путь», межправительственные комиссии, также появились координационные механизмы в сферах логистики, таможни и технические стандарты, что свидетельствует о постепенном институциональном укреплении инициативы. Наряду с сохранением приоритета развития транспортной инфраструктуры, в повестке ОПОП всё большее значение приобретают цифровая экономика, зелёная энергетика, культурный и образовательный обмен. Таким образом, ОПОП представляет собой гибкую и эволюционирующую платформу международного сотрудничества, сочетающую элементы как двустороннего, так и многостороннего формата.

Идеологическая основа ОПОП строится на китайской «политике открытости», позволяющей полноценно воплотить принцип четырех свобод [9]. Одним из направлений инициативы является создание транснациональных экономических коридоров, связывающих Китай с различными регионами, включая Центральную Азию, Европу, Ближний Восток. Осуществляется это посредством другого направления – развития транспортно-логистической инфраструктуры, включая железнодорожные, автомобильные и морские маршруты. Также предполагается усиление инвестиционной деятельности в энергетические и промышленные проекты, что является третьим основным направлением деятельности проекта. Ключевыми финансовыми инструментами программы стали «Фонд Шелкового пути» и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), привлекающие значительные инвестиции в международные проекты.

Китай реализует свою стратегию взаимодействия с партнерами преимущественно через заключение двусторонних меморандумов.

К июню 2023 г. (в 10-летний срок существования инициативы) число участников достигло 152 государств и 32 международных организаций. Совместно с Китаем они подписали свыше 200 различных соглашений и договоров о сотрудничестве в рамках ОПОП [10]. Китайские банки активно финансируют инициативу: 11 крупных финансовых учреждений открыли 71 филиал в 27 странах, обеспечивая кредитную поддержку 2600 проектов на сумму более 200 миллиардов долларов. За десять лет инициатива ОПОП создала глобальную сеть взаимосвязанности, которая, охватывает «семь поясов»: транспортный, энергетический, торговый, информационный, научно-технический, аграрный, туристический [9]. Также идет разработка шести экономических коридоров Евразии [11].

Первоначально проект воспринимался в России с интересом, но как конкурентный формирующийся ЕАЭС [7]. Союз был создан в результате многолетней работы стран-локомотивов Евразийской интеграции. Решение о расширении сотрудничества и формировании Единого экономического пространства привело к созданию наднационального регулирующего органа – Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), а затем и к подписанию Договора о Евразийском экономическом союзе 29 мая 2014 г. в Астане. В этом документе были закреплены принципы сотрудничества и создана нормативно-правовая база для дальнейшей интеграции. Официальное начало работы Союза пришлось на 1 января 2015 г. Впоследствии к нему присоединились Армения и Кыргызстан, расширив зону экономического взаимодействия.

Основная цель ЕАЭС – создание условий для экономического роста и повышения конкурентоспособности стран-участниц на мировом рынке. Союз обеспечивает свободу передвижения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Государства-члены координируют экономическую политику в ключевых отраслях, таких как энергетика, транспорт, сельское хозяйство и промышленность. Создание ЕАЭС совпало с глобальными экономическими вызовами, включая структурные кризисы, трансформацию мировой торговли и влияние пандемии. Союз основан на принципе «четырёх свобод» – свободного передвижения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Эти принципы закреплены в Договоре о ЕАЭС и направлены на создание единого экономического пространства, которое обеспечивает равные условия для бизнеса и граждан государств-участников.

Ответом же на китайскую инициативу стала концепция сотрудничества и взаимодополнимости, предполагавшая сопряжение ОПОП с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС), предложенная Российской Федерацией [12]. Это позволило Москве не просто принять участие



в китайском проекте, но и продвигать свою повестку евразийской интеграции в более выгодных условиях [3, с. 39]. Идея сопряжения начала активно развиваться с 2014 г. Она основывается на общем понимании того, что разногласия между Россией, Китаем и странами Центральной Азии, связанные с различиями в стратегических интересах, экономических приоритетах и уровне влияния, не являются непреодолимыми. Учитывая, что государства региона сталкиваются с общими вызовами – религиозным экстремизмом, экологическими проблемами, нехваткой водных ресурсов и внешним давлением – их партнерство открывает широкие перспективы. Этот подход нашел поддержку как среди российских [5], так и среди китайских экспертов [6].

Особое место в рамках начавшегося процесса сопряжения двух экономических инициатив занимает российско-китайское сотрудничество. Оно официально началось с принятия совместного заявления лидеров двух стран, которое определило основные направления взаимодействия и заложило основу для формирования нормативно-правовой базы сопряжения. Москва и Пекин в мае 2015 г. выразили взаимную поддержку проектов друг друга, договорились о запуске диалогового механизма между ЕАЭС и Китаем, а также о развитии торгово-инвестиционного сотрудничества [13]. Россия также предложила расширить формат взаимодействия и перенести обсуждение сопряжения на уровень ЕАЭС–Китай, а Пекин согласился учитывать позицию Москвы в вопросах, касающихся Центральной Азии. Важным достижением этого стало предотвращение конфликта интересов между ЕАЭС и ОПОП, аналогичного тем разногласиям, которые возникли между Россией и ЕС по поводу постсоветских государств Восточной Европы.

Официально о сопряжении заговорили 8 мая 2015 г. во время визита Си Цзиньпина в Москву, который он совершил по приглашению Владимира Путина [12]. Тогда президент России заявил о необходимости координации усилий между проектами ЕАЭС и ОПОП. В совместном заявлении РФ и КНР прямо указывалось на намерение совместить два интеграционных проекта. С октября 2015 г. началось официальное взаимодействие двух проектов, и по инициативе российской стороны было принято распоряжение Высшего Евразийского экономического совета «О взаимодействии государств-членов Евразийского экономического союза по вопросам сопряжения ЕАЭС и ОПОП» [14].

Вместе с тем необходимо обратить внимание на нюансы в определении партнерами характера взаимного сотрудничества. Согласно официальному китайскому порталу Инициативы «Один пояс, один путь», все государства-члены ЕАЭС – Армения, Беларусь, Казахстан,

Киргызстан и Россия – участвуют в данной инициативе [15]. Самой же Российской Федерацией ее отношение ОПОП определяется иначе, а именно: «Россия напрямую в инициативе ОПОП не участвует. Взаимодействие осуществляется на основе Совместного заявления Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути от 8 мая 2015 г.» [16]. Иными словами, российская сторона рассматривает этот трек не через призму своего прямого участия, а «как одно из важных направлений работы по реализации идеи Президента Российской Федерации В. В. Путина о формировании Большого Евразийского партнерства» [16]. У других стран-членов ЕАЭС также отсутствуют прямые официальные формулировки об «участии», хотя встречаются публикации СМИ с фразами «другие участники...», но не в правительственные источниках. И такая позиция стран-членов ЕАЭС объяснима. В их восприятии проект ОПОП не является международной организацией с фиксированным членством. МИД РФ и документы ЕАЭС определяют ОПОП как «стратегию или политику Китая по взаимодействию с странами, которые находятся по пути расположения транспортных коридоров». То есть формально-юридически страны ЕАЭС не являются «участниками» ОПОП, но все они в большей или меньшей степени вовлечены в реализацию проектов в рамках этой инициативы через двусторонние форматы сотрудничества с Китаем и ЕЭК.

С 2015 г. началась работа по формированию правовой базы процесса сопряжения ЕАЭС и ОПОП. Несмотря на заявленные сторонами достаточно амбициозные планы, процесс выявил сложности в гармонизации интеграционных подходов. Достигнутая в 2016 г. договорённость о регулярных встречах на высоком уровне не была реализована в полной мере, и период до 2018 г. стал своего рода переходным этапом от деклараций о намерениях к выработке конкретных правовых механизмов взаимодействия. В мае 2018 г. ЕАЭС и КНР заключили «Соглашение о торговле-экономическом сотрудничестве». Документ был направлен на упрощение процедур торговли, снижение нетарифных барьеров и улучшение условий для бизнеса вовлеченных стран, что стало важным этапом и создало весомые предпосылки для выхода всего комплекса практического взаимодействия на новый уровень [17]. Чуть позже для его реализации была создана совместная комиссия.

В 2019 г. было подписано «Соглашения об обмене информацией о товарах и транспортных средствах международной перевозки, перемещаемых через таможенные границы ЕАЭС и КНР». Документ был призван обеспечить ускорение таможенных процедур, улучшение



форм таможенного контроля и повышение эффективности управления рисками [18].

Затем в одном из основополагающих документов ЕАЭС «Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 года», принятом в 2020 г., были более детально определены механизмы и меры по сопряжению планов развития ЕАЭС с китайской инициативой «Один пояс, один путь» [19]. Включение в этот программный документ конкретных механизмов и мер по согласованию двух проектов стало показателем перехода от декларативного уровня сотрудничества к системной реализации совместных инициатив. В свою очередь, Советом ЕЭК 5 апреля 2021 г. было принято распоряжение № 4 «План мероприятий по реализации стратегии», регламентирующее ключевые шаги по углублению сотрудничества с КНР в рамках Большого Евразийского партнерства, которые включают пункты относительно сопряжения с ОПОП. Среди них, например, создание постоянно действующего координационного механизма (п. 11.8.5), разработка дорожной карты торгово-экономического сотрудничества (п. 11.8.2) и реализация ключевых инфраструктурных проектов (п. 7.4) [20]. Особое внимание было удалено транспортным коридорам направлений «Восток-Запад» и «Север-Юг», что подчеркивало особое стратегическое значение логистической интеграции для всего евразийского пространства. При этом сохранялся гибкий подход, сочетавший наднациональную координацию с учетом национальных планов развития государств-членов ЕАЭС. Дополняя ранее рассмотренные механизмы сопряжения, пункт 11.8.6 вводил важный институциональный инструмент – банк данных интеграционных проектов, реализуемых в рамках сотрудничества ЕАЭС и Китая. Этот элемент системы сотрудничества должен выполнять несколько ключевых функций: во-первых, он формализует процесс отбора и согласования совместных инициатив, обеспечивая их соответствие интеграционным целям Союза; во-вторых, создает прозрачную платформу для мониторинга реализации проектов; в-третьих, позволяет гармонизировать двусторонние и многосторонние форматы взаимодействия. Особенностью механизма является включение как многосторонних проектов (с участием двух и более стран ЕАЭС и Китая), так и двусторонних инициатив отдельных государств-членов с КНР, что отражает гибридный характер сотрудничества. План 2021 г. трансформировал сопряжение из набора разрозненных инициатив (какими они были в 2015–2018 гг.) в упорядоченную систему с четкими этапами и ответственными органами.

В соответствии упомянутыми шагами ЕАЭС, в том же году был также принят уже совместный «Меморандум о взаимопонимании в сфере

сотрудничества в области конкурентной политики и антимонопольного регулирования между Евразийской экономической комиссией и Государственным управлением по регулированию рынка Китайской Народной Республики» [19].

Формирование нормативной базы было продолжено и в последующий период. В «Основных направлениях международной деятельности ЕАЭС на 2024 год» была вновь подчеркнута важность взаимодействия с КНР и развития сопряжения с ОПОП, что свидетельствовало о сохранении высокого приоритета данной идеи в интеграционной повестке и последовательного укрепления институциональных и правовых основ [21].

Тогда же в 2023 г. в ходе третьего заседания Совместной комиссии по реализации Соглашения о торговле-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и Китайской Народной Республикой был утвержден «План (Дорожная карта) по развитию торгово-экономического сотрудничества». План предусматривал цифровизацию транспортных коридоров для постепенного перехода на безбумажное оформление железнодорожных грузоперевозок между ЕАЭС и Китаем, диалоги по внешнеторговой политике, проведение совместного исследования по экономическим сценариям сотрудничества. В рамках реализации указанного плана состоялось четыре заседания рабочей комиссии. В октябре 2024 г. Деловой совет ЕАЭС и Китайский комитет содействия международной торговле (ККСМТ) подписали меморандум, направленный на углубление прямого сотрудничества между деловыми кругами, обмен бизнес-визитами и информацией о возможностях развития торговли и инвестиций [22]. Важным подтверждением политической воли к углублению взаимодействия стала встреча лидеров России и Китая 8 мая 2025 г. в Пекине. По её итогам были подписаны два совместных заявления: о дальнейшем углублении всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия, а также по вопросам глобальной стратегической стабильности. Лидеры подтвердили приверженность принципам равноправного международного порядка, выразили готовность совместно обеспечивать устойчивость производственно-сбытовых цепочек, защищать многостороннюю торговую систему и развивать стратегическую координацию в интересах национального возрождения и глобальной справедливости [23].

И тем не менее, несмотря на наращивание нормативной базы и формирование отдельных институциональных механизмов взаимодействия, в документах ЕАЭС и официальных документах КНР пока отсутствует конкретное юридическое определение термина «сопряжение». Между тем именно этот концепт стал центральным в описании взаимодействия между двумя интеграционными проектами.



При этом отсутствие формального определения не означает отсутствие самого явления. На практике процесс сопряжения проявляется через конкретные направления взаимодействия, которые каждая сторона описывает, используя свою терминологическую систему. Китайская сторона оперирует понятием «дуйцзе» (对接), которое можно перевести как «стыковка» или «согласование». Это слово несет в себе технический оттенок, предполагающий соединение различных элементов в единую систему. В документах и выступлениях представителей Китая оно применяется в нескольких ключевых аспектах. Во-первых, речь идет о политической координации, что подразумевает согласование стратегий развития ЕАЭС и ОПОП для создания синергии. Во-вторых, важным элементом сопряжения является инфраструктурная интеграция. Третий аспект сопряжения касается гармонизации правил и стандартов. Гибкие формулировки позволяют адаптировать сотрудничество под текущие проекты и меняющиеся экономические условия. Так, если в 2015–2020 гг. акцент делался на инфраструктурные проекты, то в последующие годы чаще упоминались «зеленая» экономика и цифровое партнерство.

ЕАЭС также не дает строгого юридического определения, но анализ официальных документов показывает, что слово «сопряжение» для ЕАЭС – это процесс координации и согласования интеграционной повестки с китайской инициативой с целью выработки совместных подходов, обеспечивающих взаимную выгоду, мультирегиональную связанность и устойчивое торгово-экономическое сотрудничество, основанное на диалоге, институциональных механизмах и готовности к тесному взаимодействию [11].

В свою очередь, Россия рассматривает сопряжение прежде всего как практический механизм регионального развития, что принципиально отличает российский подход от более широкой китайской трактовки. В российском понимании этот процесс нацелен на конкретные результаты – создание транспортно-логистической инфраструктуры, развитие производственной кооперации и улучшение инвестиционного климата в субъектах Федерации. Особый акцент делается на том, чтобы проекты сопряжения приносили ощутимые экономические выгоды конкретным регионам страны [13].

Для Российской Федерации сопряжение открывает доступ к китайским инвестициям в инфраструктуру, предоставляет возможности для диверсификации экспорта через новые транспортные маршруты и укрепляет позиции страны как центра евразийской интеграции. Китайская Народная Республика получает гарантированные поставки энергоресурсов и сырья, оптимизирует свои логистические цепочки в Евразии и расширяет влияние через инструменты «мягкой силы». Для ЕАЭС в целом сопряжение

означает повышение транзитного потенциала, привлечение дополнительных инвестиций в ключевые отрасли и усиление переговорных позиций в торговле с третьими странами. Отдельные страны-члены Союза получают специфические преимущества.

Сопряжение ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс, один путь» представляет собой сложный и многоуровневый процесс, выходящий далеко за рамки сугубо транспортного сотрудничества. Хотя ключевым направлением остается развитие логистической и инфраструктурной связанности Евразийского пространства, сопряжение затрагивает также торгово-экономическое, финансовое, нормативно-правовое и даже гуманитарное взаимодействие. Термин «сопряжение» не является строго экономико-правовым понятием. В его основе лежит стремление координировать интеграционные усилия для более эффективной реализации национальных и наднациональных интересов. При этом процесс реализации порой сталкивается с системными трудностями, связанными с различиями в правовых подходах, несовпадением экономических приоритетов, а также влиянием глобальной нестабильности и мирового порядка. Хотя процесс сопряжения идет медленнее, чем первоначально предполагалось, сотрудничество демонстрирует устойчивую динамику и его иногда декларативность не означает бессодержательности. Это обусловлено принципиальными различиями интеграционных моделей: ЕАЭС представляет собой наднациональную структуру с юридически обязательными решениями, в то время как ОПОП является гибкой сетью двусторонних соглашений без жестких институциональных рамок. Напротив, на текущем этапе ключевое значение имеет именно политическая воля сторон и взаимное признание стратегической ценности партнёрства. Формальные механизмы взаимодействия закладывают необходимую основу для более глубокой интеграции в будущем. Уже сейчас очевидны практические результаты: согласование транспортных коридоров, снижение нетарифных барьеров, первые шаги по гармонизации регуляторных стандартов. При этом гибкий, нежёстко институционализированный формат сотрудничества позволяет сторонам адаптироваться к меняющимся экономическим и geopolитическим реалиям. Реализация сопряжения открывает значительные экономические перспективы для всех участников сотрудничества.

#### Примечания

<sup>1</sup> В настоящем исследовании используется наименование «Один пояс, один путь» (ОПОП) как унифицированный термин, обозначающий китайскую инициативу Belt and Road Initiative (BRI). Изначально с момента провозглашения в 2013 г. в ряде публикаций



и официальных документов применялось обозначение «Экономический пояс Шёлкового пути» (ЭПШП), однако по мере расширения географических и содержательных рамок проекта в научной и дипломатической практике закрепилось более обобщённое наименование – ОПОП, отражающее как континентальное, так и морское направления инициативы. В связи с этим в тексте статьи используется исключительно термин «ОПОП» как отражающий актуальное содержание инициативы и соответствующий официальному переводу, применяемому в материалах МИД КНР и информационного агентства «Синьхуа».

### Список литературы

1. Хэ М. «Один пояс – один путь»: исторические аспекты развития и регулирования торговли // Международная торговля и торговая политика. 2021. Т. 7, № 3. С. 79–89. <https://doi.org/10.21686/2410-7395-2021-3-79-89>
2. Кулищев Ю. В. Десятилетие китайской инициативы «Один пояс, один путь»: вызовы, достижения и перспективы // Российский совет по международным делам. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/desyatiletie-kitayskoj-initiativy-odin-poyasa-odin-put-vyzovy-dostizheniya-i-perspektivy/> (дата обращения: 07.05.2025).
3. Сыроежкин К. Л. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП // Россия и новые государства Евразии. 2016. № 2. С. 37–55.
4. Пакулин В. С. Процессы сопряжения китайского проекта «Один пояс – один путь» и ЕАЭС в рамках концепции «Большого евразийского партнерства» // Вестн. Том. гос. ун-та. История. 2022. С. 47–55. <https://doi.org/10.17223/19988613/76/6>
5. К Великому океану-3: Создание Центральной Евразии / под ред. С. А. Караганова. М. : МДК «Валдай», 2015. 24 с.
6. Ван Ш., Вань Ц. Проекты «Экономический пояс Шёлкового пути» и ЕАЭС – конкуренты или партнёры? // Обозреватель – Observer. 2014. № 10. С. 56–68.
7. Лагутина М. Л. ЕС и ЕАЭС: проблемы и перспективы сотрудничества в современных geopolитических реалиях // Управленческое консультирование. 2015. № 11. С. 124–136.
8. Укреплять дружбу народов, вместе открыть светлое будущее. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете // Посольство Китайской Народной Республики в Республике Казахстан. URL: [http://kz.china-embassy.gov.cn/rus/zghx/201309/t20130916\\_1045309.htm](http://kz.china-embassy.gov.cn/rus/zghx/201309/t20130916_1045309.htm) (дата обращения: 11.03.2025).
9. Осодоева О. А., Санжина О. П., Вэн Юйчжу, Гэ Тэнда. Риски и перспективы реализации инициативы Китая «Один пояс, Один путь» // Регион: системы, экономика, управление. 2022. № 3. С. 20–31.
10. China Data, National Bureau of Statistics // Belt and Road Portal. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/data> (дата обращения: 11.03.2025)
11. Сопряжение стратегии развития ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс, один путь»: аналитический доклад/Департамент макроэкономической политики Евразийской экономической комиссии. 2021. URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/822/Doklad\\_Kitay\\_short\\_17.08.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/822/Doklad_Kitay_short_17.08.pdf) (дата обращения: 11.03.2025).
12. Russian-Chinese talks // Presidential Executive Office. URL: <http://en.kremlin.ru/events/president/news/49430> (дата обращения: 08.04.2025).
13. О сопряжении планов развития Евразийского экономического союза и китайской инициативы «Один пояс, один путь» // Министерство иностранных дел Российской Федерации. URL: [https://mid.ru/ru/activity/coordinating\\_and\\_advisory\\_body/head\\_of\\_subjects\\_council/materialy-o-vypolnenii-rekomendacij-zasedanj-sgs/xxxvi-zasedanie-sgs/1767074/](https://mid.ru/ru/activity/coordinating_and_advisory_body/head_of_subjects_council/materialy-o-vypolnenii-rekomendacij-zasedanj-sgs/xxxvi-zasedanie-sgs/1767074/) (дата обращения: 15.03.2025).
14. О проекте распоряжения Высшего Евразийского экономического совета «О взаимодействии государств-членов Евразийского экономического союза по вопросам сопряжения ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути» // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. URL: <https://docs.cntd.ru/document/420309456> (дата обращения: 15.03.2025)
15. 推进“一带一路”建设工作领导小组办公室 (Офис Руководящей группы по содействию строительству инициативы «Один пояс, один путь») // Портал «Пояс и путь». URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/country> (дата обращения: 08.04.2025).
16. О китайской инициативе «Один пояс, один путь» // Министерство иностранных дел Российской Федерации. URL: [https://www.mid.ru/ru/activity/coordinating\\_and\\_advisory\\_body/head\\_of\\_subjects\\_council/materialy-o-vypolnenii-rekomendacij-zasedanj-sgs/xxxvi-zasedanie-sgs/1767163/](https://www.mid.ru/ru/activity/coordinating_and_advisory_body/head_of_subjects_council/materialy-o-vypolnenii-rekomendacij-zasedanj-sgs/xxxvi-zasedanie-sgs/1767163/) (дата обращения: 08.04.2025).
17. Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны // Правовой портал Евразийского экономического союза. URL: <https://docs.eaeunion.org/documents/238/3676/> (дата обращения: 15.03.2025).
18. Соглашение от 6 июня 2019 г. «Об обмене информацией о товарах и транспортных средствах международной перевозки, перемещаемых через таможенные границы Евразийского экономического союза и Китайской Народной Республики» // Информационно-правовой портал ALTA. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/19bn0048/> (дата обращения: 15.03.2025).
19. Решение от 11.12.2020 № 12 «О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года» // Информационно-правовой портал ALTA. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/20vr0012/> (дата обращения: 15.03.2025).
20. Распоряжение от 05.04.2021 № 4 «О плане мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года» // Информационно-правовой портал ALTA. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/21s00004/> (дата обращения: 15.03.2025).



21. Решение от 25.12.2023 № 27 «Об Основных направлениях международной деятельности Евразийского экономического союза на 2024 год» // Информационно-правовой портал ALTA. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/23vr0027/> (дата обращения: 28.03.2025).
22. ЕАЭС и Китай подписали меморандум о сотрудничестве между деловыми кругами сторон // Sputnik Казахстан. URL: <https://ru.sputnik.kz/20241021/eaes-kitay-memorandum-47987137.html> (дата обращения: 28.03.2025).
23. Владимир Путин и Си Цзиньпин сделали заявления для СМИ // Президент России. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/76873> (дата обращения: 11.05.2025).

Поступила в редакцию 01.03.2025; одобрена после рецензирования 05.03.2025;  
принята к публикации 27.06.2025; опубликована 28.11.2025

The article was submitted 01.03.2025; approved after reviewing 05.03.2025;  
accepted for publication 27.06.2025; published 28.11.2025