



Наталья Анатольевна ВОРОНЦОВА

Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России
Проспект Вернадского, д. 76, Москва, 119454, Российская Федерация
N.Vorontsova@mail.ru.

ORCID: 0000-0002-2848-1358

СОВРЕМЕННЫЕ ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ ЕАЭС И КНР

ВВЕДЕНИЕ. *Евразийский экономический союз (далее также — ЕАЭС) как субъект международного права проходит процесс интеграционного взаимодействия с государствами. Сотрудничество ЕАЭС с другими странами характеризуется множеством форм и, несмотря на то, что опирается на правовой опыт большинства международных организаций, тем не менее выбирает свой эксклюзивный путь. Одним из примеров плодотворного, хотя и не по всем вопросам однозначного партнерства, является сотрудничество ЕАЭС и КНР. Цель статьи — проследить реализацию экономического потенциала ЕАЭС и КНР по созданию Экономического пояса Шелкового пути в рамках глобальной инициативы КНР «Один пояс, один путь». Кроме того, проанализировать сопряженность ожиданий и экономических оснований к этому каждого из государств — членов ЕАЭС.*

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ. *При проведении исследования используются различные документы международно-правового характера, включая международные договоры, доктринальные источники и национальное законодательство зарубежных государств. Исследование выполнено с использованием общенаучных и специальных научных методов. В процессе правового анализа и прогнозирования применялись методы правового моделирования.*

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ. *В статье проведен комплексный анализ международно-правовых основ экономического сотрудничества ЕАЭС и КНР, а также сформулированы рекомендации по совершенствованию данного механизма. Подробно анализируются сухопутные экономические коридоры и сопряженность их с возможностями государств — членов ЕАЭС в рамках инициативы «Один пояс, один путь», а также результаты участия каждой из стран ЕАЭС в этом проекте. Рассматриваются инициативы КНР, так называемый Цифровой шелковый путь и заинтересованность государств — членов ЕАЭС в этом направлении сотрудничества. Помимо этого, автор проводит правовую экспертизу базовых соглашений, подписанных между ЕАЭС и КНР.*

ОБСУЖДЕНИЯ И ВЫВОДЫ. *Исследование проблем и перспектив сотрудничества ЕАЭС и стран, в него входящих, позволяет отметить системность деятельности ЕАЭС в сфере интеграционного взаимодействия с третьими государствами. При этом многообразие форм сотрудничества позволяет ЕАЭС гибко реагировать на уровень готовности той или иной страны к упрощению торговых процедур. Автор приходит к заключению, что структурно процесс сопряжения ЕАЭС и Экономического пояса шелкового пути (далее — ЭПШП) происхо-*

дит и как сопряжение повесток развития интеграционных инициатив, и как сотрудничество с отдельными странами ЕАЭС.

В статье подчеркивается неэффективность двустороннего формата присоединения государств — членов ЕАЭС к инициативе ЭПШП. Рассматривая правовую основу сотрудничества ЕАЭС и КНР, автор отмечает последовательный алгоритм совместных действий на современном этапе интеграции. Тем не менее в перспективе необходимо разработать иные форматы международного сотрудничества, которые не носили бы характер географической обусловленности, а обеспечили эффективную координацию между различными экономическими блоками государств, в том числе находящимися на различных этапах (использующих различные формы) интеграции. Следует отметить актуальность цифровой повестки взаи-

мовыгодного сотрудничества как для КНР, так и стран ЕАЭС на долгосрочной основе.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Евразийский экономический союз, международное экономическое сотрудничество, КНР, Экономический пояс Шелкового пути, «Один пояс, один путь», Цифровой шелковый путь, интеграционное развитие, экономические коридоры

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ. Воронцова Н.А. 2023. Современные правовые вопросы торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и КНР. – *Московский журнал международного права*. № 1. С. 6-28. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2023-1-6-28>

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

INTERNATIONAL ECONOMIC LAW

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2023-1-6-28>

Research article

UDC: 341.1/8

Received 23 August 2022

Approved 20 January 2023

Natalia A. VORONTSOVA

Moscow State Institute of International Relations (University) MFA Russia

76, pr. Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119454

N.Vorontsova@mail.ru.

ORCID: 0000-0002-2848-1358

THE CURRENT ISSUES OF TRADE COOPERATION BETWEEN THE EAEU AND CHINA

INTRODUCTION. *The EAEU, as a subject of international law, undergoes a process of integration cooperation with states. Interaction of the EAEU with countries is characterized by a variety of forms and despite the fact that it relies on the legal experience of most international organizations, nevertheless it chooses its own exclusive way. One example of a fruitful partnership, although not unambiguous on some*

issues, is the cooperation between the EAEU and the PRC. The purpose of this article is to trace the realization of the economic potential of the EAEU and the PRC to create the Silk Road Economic Belt as part of the PRC's global initiative "One Belt, One Road. In addition, to analyze the interlinking of expectations and economic reasons for this of each of the EAEU member states.

MATERIALS AND METHODS. *The research uses various documents of international legal nature, including international treaties, doctrinal sources and national legislation of foreign countries. The research is carried out with the use of general scientific and special scientific methods. In the process of legal analysis and forecasting methods of legal modeling were used.*

RESEARCH RESULTS. *The article provides a comprehensive analysis of the international legal framework of economic cooperation between the EAEU and the PRC and also formulates recommendations for improving this mechanism. The overland economic corridors and their correlation with the opportunities of EAEU member states within the framework of the "One Belt, One Road" initiative are analyzed in detail, as well as the results of each EAEU country's participation in this project. In addition, the initiatives of China, the so-called "Digital Silk Road" and the interest of EAEU member states in this direction are considered. In addition, the author conducts a legal examination of the basic agreements signed between the EAEU and the PRC.*

DISCUSSION AND CONCLUSIONS. *The study of the problems and prospects of cooperation between the EAEU and its member countries allows us to note the systematic nature of the EAEU's activities in the field of integration interaction with third countries. At the same time, the variety of forms of cooperation allows the EAEU to respond flexibly to the level of readiness of one or another country to simplify trade procedures. The author concludes that, structurally, the process of*

pairing the EAEU and the Silk Road Economic Belt (SREB) occurs both as an interlinking of integration initiatives' development agendas and as cooperation with individual EAEU countries. The article emphasizes the inefficiency of a bilateral format of the EAEU member states' accession to the SREB initiative. Considering the legal basis for cooperation between the EAEU and the PRC, the author notes a consistent algorithm of joint actions at the current stage of integration. Nevertheless, for the future it is necessary to develop other formats of international cooperation, which would not be geographically contingent, but would ensure effective coordination between different economic blocs of states, including those at different stages (forms) of integration. We should note the topicality of the digital agenda of mutually beneficial cooperation for both the PRC and the EAEU countries on a long-term basis.

KEYWORDS: *Eurasian Economic Union, international economic cooperation, PRC, Silk Road Economic Belt, "One Belt, One Road", Digital Silk Road, integration development, economic corridors*

FOR CITATION: Vorontsova N.A. The Current Issues of Trade Cooperation Between the EAEU and China. – *Moscow Journal of International Law*. 2023. No. 1. P. 6-28. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2023-1-6-28>

The author declares the absence of conflict of interest.

1. Введение

Как свидетельствует мировой опыт, в т. ч. последних десятилетий, одним из наиболее эффективных средств для достижения собственных целей государств является участие в региональной экономической интеграции¹. Успешное осуществление евразийского проекта соответствует стратегическим и геоэкономическим интересам России, способствуя более эффективной реализации ее национальных приоритетов. При этом задачей евразийской интеграции является не только эффективное экономическое развитие стран Союза и повышение их конкурентоспо-

собности, но и встраивание евразийского блока в глобальную торгово-экономическую архитектуру в качестве конкурентоспособного «центра силы» мировой экономики [Евразийская экономическая интеграция...2019:8-9].

Развитие интеграционного потенциала Евразийского экономического союза происходит под пристальным вниманием не только предпринимателей государств-членов, но и международных организаций и потенциальных участников возможных проектов, например в рамках сетевых альянсов. [Воронцова 2017:136-143]. В той или иной мере уделяют внимание этим вопросам и ученые — Глотов С.А.

¹ Лабин Д.К. Регионы экономической интеграции: международно-правовые вопросы. – *Международное экономическое право: учебное пособие*. Под ред. А.Н. Вылегжанина. М.: Кнорус. 2012. С. 145–148.

[Глотов 2017:12-19], Грачиков Е.Н., Х. Сюй [Грачиков, Сюй 2022:7-24], Д.В. Иванов, М.М. Левина [Иванов, Левина 2020:22-39], А.А. Каширкина [Каширкина 2016:160-171], Т.Н. Нешатаева [Нешатаева 2017:64-79] и др.

Однако современное сотрудничество между ЕАЭС и КНР не изучалось с точки зрения экономического взаимодействия и эффективности использования интеграционного потенциала в рамках инициативы «Один пояс, один путь» (далее — ОПОП). Кроме того, несмотря на актуальность темы «Цифрового шелкового пути» и значимость этого вопроса для китайской стороны, этому направлению исследователи также не уделяют достаточно внимания.

Актуальность данной темы обусловлена необходимостью реализации внешнеэкономического потенциала и формирования международного имиджа ЕАЭС в рамках современной системы международных отношений посредством доступных механизмов международного сотрудничества с третьими странами и международными организациями. Несомненно, процесс либерализации региональной торговли предполагает создание новых правил международной торговли. Такие правила часто формируются развитыми странами и отражают их интересы и требования. Если эти требования будут доминировать в новом порядке, то это «может привести к возникновению новых глобальных дисбалансов в политическом и экономическом развитии» [Cheng Guo et al. 2018:81].

ЕАЭС активно взаимодействует с третьими странами, международными организациями и другими региональными интеграционными объединениями. Согласно принятому в декабре 2020 г. Высшим Евразийским экономическим советом Решению «О стратегических направлениях развития экономической интеграции до 2025 года» укрепление международной правосубъектности Союза и его авторитета в мире является одной из ключевых целей ЕАЭС². Следует отметить, что правосубъектность ЕАЭС прямо закреплена в Договоре о ЕАЭС, что происходит,

как отмечают профессор Эванс [International Law...2006:272] и профессор Шоу [Shaw 2017:991], в меньшинстве случаев.

2. Правовые аспекты международного сотрудничества ЕАЭС

Порядок осуществления ЕАЭС международного сотрудничества закреплён в соответствующем Решении Высшего Евразийского экономического совета от 23 декабря 2014 г.³. К международному сотрудничеству ЕАЭС относятся контакты официальных и должностных лиц органов Союза с официальными представителями третьих государств, международных организаций и объединений, а также их участие в международных мероприятиях (презентациях, семинарах, конференциях). Полномочия официальных и должностных лиц ЕАЭС можно назвать ограниченными. Во-первых, такие полномочия осуществляются только в координации со странами — участницами ЕАЭС с их последующим информированием о результатах этого сотрудничества. Во-вторых, проведение переговоров по проектам международных договоров Союза с третьей стороной, как и их подписание, возможно лишь на основании решения Высшего Евразийского экономического совета после выполнения странами-участницами соответствующих внутривнутригосударственных процедур [Турланов, Турланова 2021:72].

Безусловно, расширение потенциала ЕАЭС опирается на международную правосубъектность Союза, которая закреплена в Договоре о ЕАЭС. Договор о ЕАЭС не только в правовом плане закрепил создание ЕАЭС в качестве полноправного субъекта международного права, но и заложил правовую основу для выстраивания Союзом международных отношений с другими субъектами международного права [Иванов, Левина 2020:27].

В реализации международной правосубъектности большую роль сыграло принятие Соглашения о порядке заключения ЕАЭС между-

² Евразийский экономический союз: Решение Высшего экономического совета № 12 от 11 декабря 2020 г. «О стратегических направлениях развития экономической интеграции до 2025 года». Доступ: <https://docs.cntd.ru/document/573325884> (дата обращения: 10.08.2022).

³ Евразийский экономический союз: Решение Высшего экономического совета № 99 от 23 декабря 2014 г. «О Порядке осуществления Евразийским экономическим союзом международного сотрудничества». Доступ: <https://docs.cntd.ru/document/420242714/titles/13041B8> (дата обращения: 10.08.2022).

народных договоров, поскольку «договорная правоспособность для международной организации выступает одним из главных мерил ее международной правосубъектности и прямо характеризует ее мощь и потенциал на международной арене» [Каширкина 2016:170].

Согласно ст. 6 Договора о ЕАЭС международные договоры Союза с третьей стороной, наряду с самим Договором о ЕАЭС, международными договорами в рамках Союза, решениями и распоряжениями Высшего Евразийского экономического совета, Евразийского межправительственного совета и Евразийской экономической комиссии, составляют право ЕАЭС⁴. Не вдаваясь в подробности (так как статья рассматривает несколько другое направление функционирования ЕАЭС), автор не может не выразить свою поддержку отдельным мнениям, высказанным в научных статьях. В частности, автор согласна с высказыванием, что это «особая правовая система», регулирующая отношения государств — членов ЕАЭС, возникающие в связи с образованием и функционированием ЕАЭС [Шулятьев, Шкурченко 2017:4], и имеются вполне рациональные причины для обоснования верховенства права Союза именно как автономной правовой системы [Савенков и др. 2021:74]. Безусловно, стоит поддержать позицию Т.Н. Нешатаевой, которая обосновывает свою точку зрения на то, что «зачастую упрощенный взгляд на международное право как систему единственно статутных норм и приводит к тому, что отрицается как способность суда создавать правовые позиции — правила, так и власть суда влиять на развитие права. Подмена понятия “право” на понятие “норма” в конечном итоге приводит к отрицанию властных полномочий суда. В действительности Суд не создает норму, но формулирует правило (позицию), которое в будущем через прецедентную практику становится обычной нормой или через регулируемую практику, прогрессивно развиваясь, оформляется в статутную норму» [Нешатаева 2017:76].

Следует отметить системность деятельности ЕАЭС в сфере международного сотрудничества. Это касается переговоров и подписания различ-

ных актов и соглашений о торгово-экономическом сотрудничестве. Ежегодно устанавливаются приоритетные направления развития международного сотрудничества. Данные нормативно-правовые акты определяют формы международного сотрудничества, характеризующиеся различной степенью взаимных обязательств, которые практикует ЕАЭС. Так, среди них можно выделить статус государства-наблюдателя; меморандум о сотрудничестве и взаимопонимании; торговое соглашение (преференциальное и непреференциальное) [Мозолев 2021:229].

Очень важным является развитие интеграционного потенциала ЕАЭС, под которым понимается «совокупность возможностей, которые возникают в результате интеграционных процессов и использование которых способствует получению государствами-членами дополнительных экономических эффектов»⁵.

Следует отметить, что международная деятельность встроена в качестве ключевого элемента в систему стратегического планирования развития ЕАЭС. Что касается географии такого сотрудничества, то это СНГ, Европа, ШОС, АСЕАН, КНР, Индия, Африка, Латинская Америка. Инструментами и механизмами многостороннего международного сотрудничества являются следующие компоненты: реализация меморандумов о сотрудничестве, в т. ч. интенсификация диалога с бизнес-сообществом третьих стран; скоординированная работа по вопросам сопряжения интеграционных процессов на евразийском пространстве; обеспечение представленности Союза в региональных экономических комиссиях и организациях системы ООН и их рабочих органах; развитие сотрудничества с ключевыми профильными международными организациями; получение статуса наблюдателя при Генеральной Ассамблее ООН; получение статуса члена во Всемирной таможенной организации и статуса наблюдателя в отдельных органах ВТО и др. При этом обеспечить улучшение доступа на внешние рынки возможно за счет имплементации заключенных торговых соглашений с третьими странами (Вьетнам, КНР, Сингапур, Сербия, Иран); заключения новых торговых

4 Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. – *Справочно-правовая система КонсультантПлюс*. Доступ: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/ (дата обращения: 10.08.2022).

5 Евразийский экономический союз: Основные направления экономического развития ЕАЭС. Утв. Решением Высшего Евразийского Экономического совета от 16 октября 2015 г. № 28. Доступ: https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_makroec_pol/oner2030.php (дата обращения: 10.08.2022).

соглашений с третьими странами и региональными объединениями (Египет, Израиль, Индия и др.); унификации торговых режимов с третьими странами; формирования инструментов совместной поддержки экспорта. Все приведенные мероприятия создадут фундамент для «Большого евразийского партнерства».

За время функционирования ЕАЭС, ее органом — Евразийской экономической комиссией (далее — ЕЭК) подписано множество меморандумов о сотрудничестве и взаимодействии с международными организациями — СНГ, Европейской экономической комиссией ООН, ЮНКТАД и т. д. Несмотря на то, что в международной практике пока не достигнуто единообразие по поводу объема и содержания меморандумов, представляется целесообразным отметить структурное сходство данных документов. Так, в меморандуме, как правило, закрепляются цель, формы и направления сотрудничества ЕЭК и международной организации, определяются механизмы реализации их сотрудничества, устанавливаются нормы об обмене информацией, финансовых договоренностях и координации взаимодействий, а также заключительные положения о применении и прекращении применения, продлении, внесении изменений, правовом статусе меморандума и об урегулировании споров.

Сходство меморандумов видится также в их правовом статусе. Данный вид документов не является международным договором, не создает прав и обязательств, регулируемых международным правом, и не налагает на стороны, участвующие в его подписании, финансовых обязательств.

В настоящей статье рассматривается одно из направлений стратегического развития международного экономического сотрудничества — сопряжение интересов ЕАЭС и КНР.

3. ЕАЭС — экономический пояс Шелкового пути

Несомненно, особый интерес вызывают концепция сопряжения ЕАЭС с китайской инициативой по созданию Экономического пояса Шелкового пути (в рамках обширной инициати-

вы КНР «Один пояс, один путь») и озвученная Президентом Российской Федерации В.В. Путиным в ходе Петербургского международного экономического форума в 2016 г. идея «Большого евразийского партнерства». При этом в рамках развития программы «Один пояс, один путь» (далее — ОПОП) Пекин намеревается соединить инфраструктуру стран-участниц, а также побуждает государства, присоединившиеся к инициативе, открывать свои рынки для Китая, упрощать процедуры торговли, связывать свои финансовые рынки с китайскими, укреплять отношения между народами⁶. По мнению Е.Н. Грачикова и Сюй Хайянь, такие инициативы относятся к «инновационным международным институтам» (innovative international institutions) — это ШОС, Банк БРИКС, саммит КНР со странами Центральной и Восточной Европы (16 + 1), АБИИ, стратегическая инициатива «Пояса и пути» и др. Они в корне отличаются от институтов старого мирового порядка, поскольку созданы главными развивающимися странами для защиты собственных интересов при решении глобальных проблем мира и развития. Основанные на принципах равенства и взаимной выгоды всех членов, эти институты созданы в таких областях, которые остались вне сферы деятельности традиционных международных институтов. Фактически «инновационные» означает альтернативные или параллельные структуры международной системы [Грачиков, Сюй 2022:16-17]. Другой автор считает, что последние события в международных отношениях доказывают, что в системе мирового порядка изменения еще не закончены и современные процессы ведут к формированию новых отношений в мире [Tsvyk 2018:262].

Анализу развития инициативы «Один пояс, один путь» и отдельных аспектов ее сопряжения с ЕАЭС посвящены исследовательские статьи Авдокушина Е.Ф. и Лю И. [Лю, Авдокушин 2019:62-71], У Бо [У Бо 2018:134-142], Д.А. Турланова и И.М. Турлановой И.М. [Турланов, Турланова 2021:63-77]. Этим вопросом занималась группа исследователей — Ч. Ван, Ю. Кулинцев, А. Ларионова, В. Петровский, Ю. Чай, Ц. Цзян [Петровский и др. 2020], а также Д.А. Ператинская, А.С. Харланов, А.А. Бобошко [Ператинская, Харланов, Бобошко 2021:34-37].

⁶ Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand. – *Mercator Institute for China Studies (MERICS)*. June 7, 2018. URL: <https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand> (accessed 10.08.2022).

Ряд ученых анализирует соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР: это работы Т. Алиева и Т. Флегонтовой [Алиев, Флегонтова 2018:16-19], А.В. Макарова и Е.В. Макаровой [Макаров, Макарова 2021:84-94], Е.А. Михалевич [Михалевич 2022:254-64], О.М. Рензина [Рензин 2019:8-13], Н.В. Юровой и Я. Цзяхуэй [Юрова, Цзяхуэй 2019:5-16] и др. Однако недостаточно уделяется внимания правовым основам предполагаемых механизмов сотрудничества [Svetlicinii 2018:9].

На сегодняшний день 146 стран подписали с КНР соглашения о присоединении к ОПОП [Nedopil 2022:29]. Государства — участники ЕАЭС также положительно восприняли идею развития Экономического пояса Шелкового пути (далее — ЭПШП) на территории Союза. Среди благоприятных эффектов, которые ожидаются от присоединения стран ЕАЭС к инициативе, можно назвать усиление связанности внутриконтинентальных государств и регионов, не имеющих прямого выхода к морю (Центральная Азия, Сибирь, Урал, страны Кавказа); возможность ускоренного развития логистической и транспортной инфраструктуры; переключение части транзита с моря на сухопутные маршруты перевозки грузов и, следовательно, использование транзитного потенциала стран Союза⁷. При этом основные трансевразийские транспортные коридоры проходят по территории России, Казахстана и Белоруссии, и именно эти государства являются главными бенефициарами присоединения к ЭПШП.

Отраслевая структура проектов с участием Китая в рамках инициативы ОПОП выглядит следующим образом: 43% приходится на сферу транспорта; 22% — на электроэнергетику и водоснабжение; 21% — на коммерческую недвижимость; 8% — на производственную сферу; 4% — на нефтегазовую отрасль; 1% — на разви-

тие коммуникаций и 1% — на сферу добычи полезных ископаемых [Пантелеев и др. 2020].

В октябре 2015 г. было принято распоряжение Высшего Евразийского экономического совета № 3 «О взаимодействии государств — членов Евразийского экономического союза по вопросам сопряжения ЕАЭС и экономического пояса Шелкового пути», в котором в качестве целей были заявлены: обеспечение взаимодействия по вопросам подписания двусторонних меморандумов с Китаем и переговоров по соглашению о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР (было подписано в 2018 г.); организация работы по определению приоритетных проектов и сфер взаимодействия в рамках сопряжения ЕАЭС и ЭПШП; подготовка «дорожной карты» по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП и запуск соответствующего диалогового механизма.

Структурно процесс сопряжения ЕАЭС и ЭПШП происходит и как согласование повесток развития интеграционных инициатив, и как сотрудничество с отдельными странами Союза. Скоординированная работа ведется на уровне Евразийской экономической комиссии. Евразийская экономическая комиссия сформировала перечень приоритетных проектов, которые будут реализованы странами Евразийского экономического союза и поддержат формирование ЭПШП. 39 из них касаются строительства новых и модернизации существующих дорог, создания транспортно-логистических центров, развития ключевых транспортных узлов. Значительная часть данных проектов связано со строительством новых и модернизации существующих дорог, созданием транспортно-логистических центров, развитием ключевых транспортных узлов⁸. В 2021 г. был утвержден новый План мероприятий по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной транспортной политики на 2021–2023 гг.⁹

⁷ Барьеры на пути евразийской интеграции в Экономический пояс Шелкового пути. – Информационное агентство «РЖД-Партнер.РУ». 15.02.2018. Доступ: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/interview/barery-na-puti-evraziyskoy-integratsii-v-ekonomicheskii-poyas-shyelkovogo-puti/> (дата обращения: 10.08.2022).

⁸ Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП приобретает реальные очертания: согласован список инфраструктурных проектов. – Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. 01.03.2017. Доступ: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/2-03-2017-1.aspx> (дата обращения: 10.08.2022).

⁹ Распоряжение № 15 Евразийской экономической комиссии от 20 августа 2021 г. «О плане мероприятий («дорожной карте») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2021–2023 годы». Доступ: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya_politika/Documents/Распоряжение%2015.pdf (дата обращения: 10.08.2022).

Эта идея наиболее полно раскрыта в Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 г. (далее — Стратегические направления)¹⁰, которые содержат ключевые меры и механизмы, необходимые для достижения целей и задач, установленных Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. (далее — Договор), а также являются продолжением мероприятий по реализации Декларации о дальнейшем развитии интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза от 6 декабря 2018 г.

Стратегические направления сосредоточены на реализации потенциала ряда ключевых сфер евразийской экономической интеграции, в том числе по следующим направлениям:

– создание и развитие транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях «Восток–Запад» и «Север–Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, один путь»;

– проведение скоординированной работы по вопросам сопряжения интеграционных процессов на евразийском пространстве, включая либерализацию торговых отношений между участниками, совместное развитие транспортно-логистической инфраструктуры и другие вопросы экономического взаимодействия в рамках идеи Большого Евразийского партнерства; сопряжение Союза и китайской инициативы «Один пояс, один путь», ориентированное на реализацию совместных проектов. При этом в Перечне мер и механизмов реализации Стратегических направлений есть «Выстраивание эффективной системы управления совместными кооперационными проектами и их финансирования, создание и развитие высокопроизводительных, в том числе экспортоориентированных секторов экономики», которое предусматривает разработку и реализацию значимых инфраструктурных проектов. Это создание и развитие транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях «Восток — Запад» и «Север — Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, один путь». А в направлении развития «Формирование Сою-

за как одного из наиболее значимых центров развития современного мира» указано дальнейшее формирование договорно-правовой базы Союза и его государств-членов с третьими странами и их интеграционными объединениями по вопросам формирования преференциальных торговых режимов, развития и всестороннего углубления торгово-экономического сотрудничества.

4. Экономические коридоры Экономического пояса Шелкового пути

В рамках построения ЭППП предполагается развитие ряда сухопутных экономических коридоров, среди которых: Китай — Монголия — Россия, «Новый евразийский сухопутный мост», Китай–Центральная Азия — Западная Азия, Китай — Мьянма — Бангладеш — Индия и Китай — полуостров Индокитай.

Если рассматривать взаимодействие в рамках отдельных экономических коридоров, то явно прослеживается вовлеченность в этот процесс не только всех стран ЕАЭС, но и стран СНГ.

Так, коридор, носящий название Новый Евразийский сухопутный мост (Eurasian Land Bridge), включает два маршрута:

1. Китай (проходит через весь Китай до г. Урумчи и железнодорожного погранперехода Алашанькоу — г. Достык (Дружба) — Казахстан (от погранперехода в г. Достык через города Мойынты, Нур-Султан, Петропавловск) — Россия (через г. Екатеринбург, г. Москву) — Беларусь (г. Брест) — Польша (ж/д станция Малашевичи) — Германия (г. Дуйсбург) — другие европейские страны. Этот коридор представляет собой маршрут железнодорожного сообщения.

2. Транскаспийский транспортный коридор: Китай (через территорию Китая до г. Урумчи и погранпереход Хоргос-Алтынколь) — Казахстан (через г. Алтынколь, г. Алматы, г. Шу, г. Жарук, г. Жезказган, с. Саксаульская, г. Шалкар, с. Бейнеу, г. Актау) — Азербайджан (через г. Баку, г. Гянджа, с. Бёюк-Кясик) — Грузия (через г. Гардабани, г. Тбилиси, г. Ахалкалаки) — Турция (через г. Карс, г. Стамбул) — европейские страны. Это транспортный коридор железнодорожного

¹⁰ Евразийский экономический союз: Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 года. Утв. Решением Высшего Евразийского экономического Совета № 12 от 11 декабря 2020 г. Доступ: https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_razv_integr/strategicheskie-napravleniya-razvitiya.php (дата обращения: 10.08.2022).

сообщения, за исключением отрезка от г. Актау до г. Баку, который проходит через акваторию Каспийского моря¹¹.

Экономический коридор Китай — Центральная Азия — Западная Азия включает три маршрута:

1. Китай (через территорию Китая до г. Урумчи и погранперехода Хоргос-Алтынколь) — Казахстан (через гг. Алтынколь, Алматы) — Узбекистан (через гг. Ташкент, Самарканд, Навои) — Туркменистан (через г. Фараб, г. Мары, п. Серахс) — Иран (через п. Серахс, г. Мешхед) и далее в страны Западной Азии (включая Индию и иранский город Бендер-Аббас). Это маршрут железнодорожного сообщения.

2. Китай (через территорию Китая до г. Кашгар) — Киргизия (через гг. Иркештам и Ош) — Узбекистан (через гг. Андижан, Пап, Ташкент, Самарканд, Навои) — Туркменистан (через г. Мары, п. Серахс) — Иран (через п. Серахс, г. Мешхед) и далее в страны Западной Азии (включая Индию и иранский город Бендер-Аббас). Представляет собой маршрут железнодорожного сообщения, за исключением автомобильного пути между городами Кашгар — Иркештам — Ош.

3. Китай (через территорию Китая до г. Кашгар) — Киргизия (через гг. Иркештам, Сары-Таш) — Таджикистан (через гг. Карамык, Душанбе, Вахдат, Яван, Нижний Пяндж) — Афганистан (через п. Шерхан-Бандар, гг. Кундуз, Мазари-Шариф, Герат, Гуриан) — Иран (через гг. Торбете-Хейдерие и Тегеран) и далее в страны Западной Азии (включая Индию и иранский город Бендер-Аббас). Часть маршрута проходит по железнодорожным путям; два отрезка значительной протяженности: Кашгар — Киргизия — Иркештам — Сары-Таш — Карамык — Душанбе и Пяндж — Шерхан — Бандар — Кундуз — Мазари-Шариф — Герат проходят по автомобильной дороге.

Проанализируем сотрудничество каждого государства ЕАЭС с КНР по вышеуказанным инициативам.

В ходе визита Председателя КНР Си Цзиньпина в Москву, прошедшего в мае 2015 г., было подписано Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути». В качестве приоритетных форматов взаимодействия были выбраны переговоры в двустороннем и многостороннем формате (прежде всего на площадке ШОС). В Совместном заявлении определены основные направления регионального сотрудничества. Так, стороны согласились «осуществлять шаги по наращиванию регионального сотрудничества на следующих приоритетных направлениях: расширение торгово-инвестиционного взаимодействия, оптимизация структуры торговли, культивирование новых факторов экономического роста и увеличения занятости; содействие упрощению взаимного инвестирования и развитию производственной кооперации, реализация крупных совместных инвестиционных проектов, совместное создание индустриальных парков и трансграничных зон экономического сотрудничества; укрепление взаимосвязанности в сферах логистики, транспортной инфраструктуры и интермодальных перевозок, реализация проектов инфраструктурного развития в целях расширения и оптимизации региональных производственных сетей; создание механизмов для упрощения торговли в тех сферах, где для этого созрели условия, разработка совместных шагов по гармонизации и обеспечению взаимной совместимости правил и норм регулирования, торгово-экономических и иных политик в сферах взаимных интересов; рассмотрение долгосрочной цели по продвижению к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем... продвижение кооперации в многосторонних региональных и глобальных форматах в интересах гармоничного развития, расширения мировой торговли, формирования и распространения современных эффективных правил и практик регулирования мировой торговли и инвестиций¹². В качестве ин-

¹¹ The World Bank: South Caucasus and Central Asia: The Belt and Road Initiative Kazakhstan Country Case Study. 2020. P. 5. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34117/South-Caucasus-and-Central-Asia-The-Belt-and-Road-Initiative-Kazakhstan-Country-Case-Study.pdf?sequence=4&isAllowed=y> (accessed 10.08.2022).

¹² 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 г. Доступ: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 10.08.2022).

ституциональных механизмов взаимодействия лидеры двух государств согласились создать рабочую группу для координации сотрудничества в вышеуказанных областях под руководством министерств иностранных дел России и Китая. Кроме того, стороны выразили заинтересованность в запуске диалогового механизма по сопряжению евразийской экономической интеграции и строительства между ЕАЭС и КНР.

В совместном заявлении Российской Федерации и Китайской Народной Республики о развитии отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху, подписанном по итогам встречи Президента РФ В. Путина и Председателя КНР Си Цзиньпина в июне 2019 г. отмечалось, что «инициатива «Один пояс, один путь» и идея Большого Евразийского партнерства могут развиваться параллельно и скоординировано, будут способствовать развитию региональных объединений, двусторонним и многосторонним интеграционным процессам на благо народов Евразийского континента»¹³. Это означает совместную и параллельную реализацию ОПОП и Большого евразийского пространства, ориентированную на выстраивание новой модели единого евразийского экономического механизма [Петровский и др. 2020:4].

Таким образом, подход России заметно отличается от остальных стран, входящих в ЕАЭС: наше государство стремится обсуждать совмещение инициативы с процессами евразийской интеграции в рамках ЕАЭС, а не исключительно свое подключение к инициативе, т. е. возможности сопряжения равнозначных инициатив¹⁴. Армения, Белоруссия, Казахстан и Киргизия предпочитают двусторонний формат работы с Китаем, на данный момент все эти государства подписали с Китаем соглашения о присоединении к ОПОП [Nedopil 2022:25]. Концентрация усилий в целом в ЕАЭС могла бы более рационально распределить материальные ресурсы.

4. Экономическое позиционирование государств — членов ЕАЭС к инициативам КНР

Товарооборот стран ЕАЭС с Китаем продолжает расти высокими темпами. По итогам 2021 г. он увеличился на 32,2% по сравнению с предыдущим годом и составил 166,2 млрд долл. При этом экспорт составил 79,2 млрд долл. (вырос на 32,8%), а импорт — 87,3 млрд долл. (увеличился на 31,6% по сравнению с 2020 г.)¹⁵. В дальнейшем динамика товарооборота во многом будет зависеть от темпов развития китайской экономики, возможного дальнейшего обострения в торговых взаимоотношениях США и Китая, а также от динамики цен на энергоресурсы.

Основными товарами, поставляемыми из ЕАЭС в Китай, а это более половины объема экспорта в КНР, являются нефть и нефтепродукты. По итогам 2021 г. объем экспорта нефти и нефтепродуктов в Китай составил 40,7 млрд долл. США. С 2016 г. наблюдается положительная динамика прироста экспорта, что обусловлено в первую очередь ростом цен на нефть, а также высокими темпами роста китайской экономики. Однако Россия может увеличить свою долю в зарубежных поставках нефти и нефтепродуктов в Китай из-за эскалации торгового конфликта между США и Китаем. Что касается импорта товаров из Китая в ЕАЭС, то ослабление юаня может привести к увеличению объема товаров, поставляемых из Китая в страны Союза. Кроме того, оно даст преимущество китайским экспортерам, например, стали, перед их российскими конкурентами.

Казахстан имеет общую границу с Китаем протяженностью 1783 км, а также граничит с Монголией, Россией, Киргизией, Узбекистаном и Ираном. На западе Казахстан имеет выход к Каспийскому морю. Ввиду такого выгодного географического положения Китай очень активно привлекает страну к сотрудничеству по постро-

¹³ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о развитии отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху от 5 июня 2019 г. Доступ: <http://www.kremlin.ru/supplement/5413> (дата обращения: 10.08.2022).

¹⁴ Петровский В. Россия – Китай: перспективы сотрудничества в рамках ЕЭК. – *Фонд развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай»*. 06.02.2018. Доступ: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/rossiya-kitay-eek/> (дата обращения: 10.08.2022).

¹⁵ Евразийский экономический союз: Внешняя торговля ЕАЭС с Китаем по итогам 2021 г. Доступ: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/718/EAES_Kitay.pdf (дата обращения: 10.08.2022).

ению инициативы «Один пояс, один путь». Для Казахстана присоединение к ОПОП также несет множество преимуществ: доступ к морским портам стран, присоединившихся к ОПОП; сокращение сроков доставки казахстанских товаров на мировые рынки и снижение соответствующих затрат; развитие торговых отношений с государствами — участниками сопряжения и с третьими странами; модернизация экономики и инфраструктуры Казахстана.

Казахстан реализует национальную идею «Большого транзита» и развития экспорта казахстанских товаров и услуг на внешние рынки. При этом установлено, что планирование проектов по развитию транзитной транспортной инфраструктуры должно осуществляться с учетом региональных интеграционных инициатив с участием Республики Казахстан, в том числе инициативы «Один пояс, один путь»¹⁶.

Китайское направление является одним из приоритетных в рамках современной концепции развития сети международных транспортных коридоров, которые проходят по территории Казахстана. Казахстан в настоящее время разрабатывает и реализовывает с Китаем множество проектов в различных областях, а также развивает собственную транспортно-логистическую инфраструктуру. В 2015 г. была начата государственная программа инфраструктурного развития «Нурлы жол», целью которой стало выстраивание эффективной инфраструктуры для интеграции макрорегионов страны (в настоящее время действует соответствующая программа на 2020–2025 гг. В 2016 г. Казахстан и КНР подписали «План сотрудничества по сопряжению национальной программы «Нурлы Жол» с китайской инициативой ЭПШП»¹⁷.

Реализации данной программы в 2015–2019 гг. дала значительные результаты: были построены качественные современные автомобильные дороги, благодаря чему увеличились транзитные грузопотоки, созданы новые рабочие места, улучшена социальная инфраструктура. Кроме

того, в сфере морского транспорта за это время были построены три новых сухогрузных терминала в порту Актау и многофункциональных паромный комплекс в порту Курык. В рамках данной госпрограммы реализованы два важных проекта — МЦПС «Хоргос» и СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота». В 2015 г. завершилось строительство «Сухого порта» и соответствующей инфраструктуры на базе СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота». «Сухой порт» состоит в технологической увязке с автомагистралью «Западная Европа — Западный Китай», а также с двумя ж/д переходами на границе с Китаем. Использование данного транспортно-логистического хаба должно обеспечить распределение потоков грузов из Китая, Турции, стран Персидского залива и Центральной Азии в Европу.

Республика Беларусь находится на пересечении основных транспортных маршрутов, связывающих Западную Европу, Россию, Среднюю Азию и Китай, регион Черного моря и страны Балтии. Государство стремится эффективно использовать свой транзитный потенциал и проводит активную работу по присоединению к ЭПШП. В 2014 г. Министерство экономики Беларуси и Министерство торговли КНР подписали Протокол о сотрудничестве по совместному созданию «Экономического пояса Шелкового пути», а в 2015 г. в ходе визита председателя КНР Си Цзиньпина в Минск был подписан Меморандум «О сотрудничестве в области транспортной инфраструктуры» между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и ОАО «Китайская железная дорога». В мае 2017 г. на международном форуме «Один пояс, один путь» в Пекине между КНР и Беларуссией подписано Соглашение о развитии международных грузовых перевозок и сотрудничестве в реализации концепции строительства ЭПШП, предусматривающее сотрудничество на всех видах транспорта, гармонизацию норм и технологических стандартов в области логистики и создание благоприятных условий для международных

¹⁶ Государственная программа инфраструктурного развития РК «Нурлы жол» на 2020—2025 гг. С. 72. Доступ: <https://primeminister.kz/ru/gosprogrammy/gosudarstvennaya-programma-infrastrukturnogo-razvitiya-rk-nurly-zhol-na-2020-2025-gg-9115141> (дата обращения: 10.08.2022).

¹⁷ Проект Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нурлы Жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики (г. Ханчжоу, 2 сентября 2016 г.). Доступ: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=35015922 (дата обращения: 10.08.2022).

перевозок грузов между Европой и Азией. Кроме того, предусматривалось содействие Беларуси и Китая организации и выполнению международных мультимодальных перевозок в направлении территорий обоих государств, а также из них в третьи страны¹⁸.

Официальный экспедитор и логистический оператор Белорусской железной дороги «Белинтертранс» развивает перевозки грузов контейнерными поездами по маршруту Китай — Белоруссия — Европа. У предприятия налажено сотрудничество более чем с десятком китайских провинций; оно обеспечивает транспортировку продукции из Белоруссии до железнодорожных станций, а также автомобильным транспортом в любую точку Китая. Благодаря этому при поставке продукции белорусских предприятий в Китай достигаются минимальные сроки доставки и соблюдается оптимальный график курсирования грузов. Вместе с тем есть множество барьеров при контейнерных перевозках грузов, о чем подготовлен подробный анализ Евразийского Банка развития в 2018 г. [Винокуров и др. 2018].

Киргизия также участвует в развитии перевозок по своей территории. В 2019 г. в Ташкенте был подписан Протокол по развитию международного мультимодального маршрута «Страны АТР — Китай — Киргизия — Узбекистан — Туркменистан — Азербайджан — Грузия — Европа» в направлении Китай — Киргизия — Узбекистан — Туркменистан и далее в Азербайджан, Турцию и Европу либо в Иран и страны Персидского залива и в обратном направлении. При этом по территории КНР перевозки планируются осуществлять железнодорожным транспортом до китайского города Кашгар, а далее автомобильным транспортом до киргизского города Ош. В г. Ош должна осуществляться перегрузка на железнодорожный транспорт, а из г. Ош груз следует до станции «Карасу-Узбекский» и далее в Узбекистан¹⁹.

Армения. Транспортное сообщение Республики Армения с Казахстаном осуществляется автомобильным транспортом из любой точки Китая до ближайшей железнодорожной станции, где производится перевалка груза на железнодорожный транспорт. Далее груз может быть доставлен до любого контейнерного терминала Северного Кавказа и автомобильным транспортом до Армении.

Россия. Активно продвигается работа по строительству газопровода, который пройдет через территорию Монголии из России в Китай. В феврале 2022 г. «Газопровод Союз Восток» и «Газпром проектирование» подписали договор на выполнение проектно-изыскательских работ в рамках строительства газопровода, который пройдет через территорию Монголии из России в Китай и станет продолжением газопровода «Сила Сибири-2». Начало строительных работ по проекту запланировано на 2024 г. Протяженность газопровода на монгольском участке составит около 960 км, диаметр труб — 1400 мм. Ожидается, что экспортная мощность «Силы Сибири-2» может превысить мощность газопровода «Сила Сибири» более чем в 1,3 раза²⁰.

В 2015 г. между Россией и Монголией было подписано Соглашение о модернизации национальной энергетики, строительстве, генерации и электросетевой инфраструктуры. Сотрудничество в отрасли электроэнергетики продолжилось подписанием в декабре 2019 г. Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Монголии о сотрудничестве в области электроэнергетики, в котором стороны подтвердили готовность развивать взаимовыгодное сотрудничество²¹.

Среди ключевых направлений Программы, которые получили развитие на сегодняшний день, можно выделить развитие транспортной инфраструктуры и строительство российского экспортного газопровода в КНР через терри-

¹⁸ Беларусь и Китай подписали соглашение о развитии международных перевозок грузов. — *БЕЛТА*. 17.05.2017. Доступ: <https://www.belta.by/economics/view/belarus-i-kitaj-podpisali-soglashenie-o-razvitii-mezhdunarodnyh-perevozok-gruzov-247721-2017/> (дата обращения: 10.08.2022).

¹⁹ Евразийский экономический союз: Проект аналитического доклада «Анализ контейнерных перевозок в рамках союза в целях выработки предложений по их развитию». 2021. С.36–37. Доступ: <https://eec.eaeunion.org/upload/iblock/5d9/6.1-Proekt-doklada-po-konteynernym-perevozкам.pdf> (дата обращения: 10.08.2022).

²⁰ «Газпром» и Монголия перешли к стадии проектирования газопровода «Союз Восток». — *Ведомости*. 28.02.2022. Доступ: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2022/02/28/911280-gazprom-mongoliya-soyuz-vostok> (дата обращения: 10.08.2022).

²¹ Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Монголии о сотрудничестве в области электроэнергетики от 3 декабря 2019 г. Доступ: <https://docs.cntd.ru/document/542657308> (дата обращения: 10.08.2022).

торию Монголии. В отдаленной перспективе возможна реализация проектов по экспорту электроэнергии из России и Монголии в КНР и интеграции их национальных энергосистем [Макаров, Макарова 2021:90].

В декабре 2016 г. Россия, КНР и Монголия подписали Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог, которое является стандартным, без прогрессивных положений²². Данное соглашение позволяет транспортировать товары с учетом законодательства той страны, по территории которой осуществляется транзит. При этом перевозчики обязуются уплачивать сборы и платежи за пользование автомагистралью в государстве их пребывания [Ператинская, Харланов, Бобошко 2022:35].

В октябре 2021 г. Россия и Китай подписали Соглашение о дорожной перевозке опасных грузов. Документ был подписан на основании заключенного 8 июня 2018 г. двустороннего российско-китайского соглашения о международном автомобильном сообщении и основывается на Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR, заключено в Женеве в 1957 г.). Как ожидается, подписание документа позволит усилить активность на рынке транспортных услуг двух стран и активизировать международные перевозки между ними, так как оно значительно упростит поставки природного газа, сжиженных нефтяных газов, жидкого кислорода и прочих товаров между двумя странами²³. Документ является продолжением двустороннего российско-китайского соглашения о международном автомобильном сообщении, которое было заключено 8 июня 2018 г. Оно, как было сказано выше, убрало приграничный характер перевозок, разрешив, в частности, российским транспортным средствам продвигаться вглубь территории Китая. При этом подписанное соглашение основывается на Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR, или ДОПОГ).

6. ЕАЭС — Экономический пояс Шелкового пути — Цифровой шелковый путь

В контексте развития «Одного пояса, одного пути» и сопряжения ЕАЭС и ЭПШП важно упомянуть инициативу Цифрового шелкового пути (ЦШП), которая была выдвинута китайским лидером в 2017 г. Хотя официально она не является частью ОПОП, китайское руководство тесно связывает данную инициативу со строительством Нового шелкового пути, который должен стать «дорогой инноваций» и «цифровым шелковым путем». Основные направления формирования Цифрового шелкового пути нашли выражение в ряде концепций и государственных программ. Основой «цифрового шелкового пути» становится электронная торговля, а также ряд новейших технологий, используемых на маршрутах «нового шелкового пути»: интернет, искусственный интеллект, большие данные, облачные вычисления, блокчейн [Лю, Авдокушин 2019:62]. В частности:

– инициатива «Сделано в Китае 2025» (MIC 2025) — национальная инициатива по развитию производственных отраслей Китая, предполагает три этапа: до 2025 г., до 2035 г. и до 2049 г., когда Китай должен стать мировым лидером в ключевых производственных секторах²⁴;

– стратегия «Интернет плюс», направленная на интеграцию мобильных и облачных технологий, технологии «интернета вещей» и обработки большого объема информации в современном производстве;

– «Программа развития искусственного интеллекта нового поколения», заявляющая три стратегические цели: к 2020 г. — достижение китайской отраслью искусственного интеллекта уровня аналогичных отраслей основных развитых стран; к 2025 г. — достижение лидирующих позиций в отдельных областях искусственного интеллекта; к 2030 г. — становление Китая как главного мирового центра инноваций в сфере искусственного интеллекта.

²² Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог от 18 ноября 2003 г. Доступ: <https://docs.cntd.ru/document/902015701> (дата обращения: 10.08.2022).

²³ Россия и Китай подписали соглашение о перевозке опасных грузов. — *Единый транспортный портал*. 19.10.2021. Доступ: <https://trans.ru/news/rossiya-i-kitai-podpisali-soglashenie-o-perevozke-opasnih-gruzov> (дата обращения: 10.08.2022).

«Цифровизация мировой экономики и быстрое развитие таких прикладных областей, как машинное обучение, основанное на больших данных, дали Китаю возможность совершить технологический рывок в ИИ и претендовать на мировое лидерство в этой стратегической области уже в недалеком будущем. Условным рубежом можно считать 2017 г., когда Китай выпустил «Программу развития искусственного интеллекта нового поколения», рассчитанную до 2030 г. Конечная стратегическая цель этой программы — сделать Китай мировым лидером в фундаментальной сфере ИИ и смежных отраслях. Китайская правительственная стратегия весьма конкретна в описании его движения к намеченным целям. Так, Госсовет КНР выделяет четыре основных фактора развития ИИ: «железо», данные, разработка и создание алгоритмов, коммерческая экосистема ИИ и смежных отраслей»²⁵;

– государственная стратегия работы с большими данными, согласно которой большие данные рассматриваются как стратегический ресурс, развитие которого способствует улучшению общественного управления, повышению качества работы правительства, укреплению экономики. Предполагает продвижение открытости ресурсов данных и их совместного использования;

– идея киберсуверенитета государств. По мнению китайского государства, это личное право политической власти избирать собственную модель развития Интернета внутри определенного государства, без возможности вмешательства в данный процесс иных государств [Михаевич 2022:259].

ЦШП — это не просто технологический вектор, включающий оцифровку маршрутов нового шелкового пути, а стратегия и тактика модернизации китайской экономики на инновационных началах «четвертой промышленной революции». Цифровая модернизация китайской экономи-

ки — это и есть «цифровой шелковый путь», новый этап в общенациональной модернизации [Лю, Авдокушин 2019:70].

В данном контексте необходимо назвать подписанное в 2018 г. в рамках визита В. Путина в КНР Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении. Соглашение предусматривает, что перевозки пассажиров и грузов должны выполняться с использованием транспортных средств, оборудованных бортовыми навигационными устройствами российской системы ГЛОНАСС и китайской системы «Бейдоу», что позволит сторонам получать информацию о движении транспортных средств другой стороны на их территории. Кроме того, предполагается использование российской государственной системы «Платон». Для практической проверки применения перечисленных технологий стороны договорились о создании пилотной зоны системы навигационно-информационного обеспечения перевозок между Россией и Китаем, которая охватила автомобильные маршруты, проходящие через пограничные пункты в Приморском крае «Краскино — Хуньчунь», и «Полтавка — Дуннин». Соответствующие испытания начались в 2019 г. Таким образом, подписание в 2018 г. вышеуказанного соглашения устанавливает новые правила трансграничных российско-китайских автомобильных перевозок, которые разрешают доставку грузов «от двери до двери» из любого города России в любой город Китая и наоборот. Новая система позволяет отказаться от действовавшего ранее маршрутного принципа, когда перевозки выполнялись только между заранее согласованными точками и только в приграничной зоне. Как прогнозируют эксперты, переход на новые правила с использованием навигационных системы России и Китая вызовет кратный рост грузооборота и значительное сокращение сроков доставки груза²⁶.

²⁴ Made in China 2025. URL: <https://www.mta.org.uk/system/files/resource/downloads/Made%20in%20China%202025%20Booklet%20One.pdf> (accessed 10.08.2022).

²⁵ Китайский опыт развития отрасли искусственного интеллекта: стратегический подход. – *Carnegie Endowment for International Peace*. 07.07.2020. Доступ: <https://carnegieendowment.org/2020/07/07/ru-pub-82172> (дата обращения: 10.08.2022).

²⁶ Начались испытания проекта мониторинга перевозок между Россией и Китаем с использованием инфраструктуры системы «Платон». – *Виртуальная таможня*. 29.04.2019. Доступ: http://vch.ru/event/view.html?alias=nachalis_ispytaniya_proekta_monitoringa_perevozok_meghdu_rossiei_i_kitaem_s_ispolzovaniem_infrastruktury_sistemy_platon (дата обращения: 10.08.2022).

Китайско-российское сотрудничество расширяется на маршрутах ЦШП. В ноябре 2018 г. был подписан Меморандум о совершенствовании таможенного регулирования электронной торговли. В результате начался устойчивый обмен расширенной информацией об отдельных категориях «рискованных товаров» (товары с недостоверным декларированием, потенциально контрабандные товары и др.), а также о товарах, которые могут нарушать права интеллектуальной собственности. Объемы электронной торговли между Китаем и Россией ежегодно существенно увеличиваются. Так, по данным «Почты России», из КНР приходит 95% почтовых отправок, а прирост в 2018 г. (за 10 месяцев) по сравнению с 2017 г. составил 24%²⁷. Поэтому соглашение о регулировании нарастающих потоков китайских товаров посредством электронной торговли является чрезвычайно важным. Оно подразумевает конкретные действия по осуществлению сопряжения усилий для создания благоприятной цивилизованной атмосферы сотрудничества в области электронной торговли.

Успешное присоединение к Цифровому шелковому пути станет возможно только после развития цифровой экономики в странах — членах ЕАЭС. Действия в данном направлении предпринимаются как в многостороннем формате, так и государствами в индивидуальном порядке. На уровне ЕАЭС в 2017 г. Высшим Евразийским экономическим советом было принято Решение «Об основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года», в котором были определены приоритетные задачи развития в данной области²⁸. В дополнение к данному документу в 2018 г. Совет Евразийской экономической комиссии принял Рекомендацию «О Концепции создания условий для цифровой трансформации промышленного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза и цифровой трансформации промышленности государств — членов Союза»²⁹.

В феврале 2019 г. в рамках форума «Цифровая повестка в эпоху глобализации 2.0. Инновационная экосистема Евразии» министры цифрового развития государств — членов ЕАЭС объявили о переходе на проектный формат реализации, обеспечивающий транспарентность процесса интеграции государств — членов ЕАЭС в области цифровой экономики [Евразийская экономическая интеграция...2019:83]. Таким образом, стремясь находиться на пике потребностей мировой экономики, ЕАЭС не первый год готовит правовую базу по вопросам цифровой экономики.

Цифровая повестка весьма актуальна как для КНР, так и для стран ЕАЭС, поэтому общность целей и желание объединить усилия на пути к цифровой экономике позволяют говорить о возможном взаимовыгодном сотрудничестве на долгосрочной основе. Существуют некоторые расхождения в темпах реализации национальных цифровых проектов КНР и стран ЕАЭС, но это не может стать непреодолимым препятствием на пути сотрудничества. Цели сотрудничества в области цифровой экономики, прежде всего, затрагивают реализацию национальных интересов каждой из стран и формирование трансевразийской экосистемы цифровых транспортных коридоров в рамках Инициативы «Один пояс, один путь» [Юрова, Яо Цзяхуэй 2019:13].

За исключением России, стремящейся к присоединению к ЭПШП стран ЕАЭС совместно в рамках Союза, все страны — участницы ЕАЭС предпочитают заключать соглашения о сопряжении своих стратегических инициатив с КНР преимущественно на двусторонней основе. Однако отдельные ученые (и автор статьи их поддерживает) отмечают неэффективность двустороннего формата присоединения к инициативе ЭПШП. Так, Дж. А. П. Лорензо отмечает, что заключение двусторонних соглашений, например, меморандумов о взаимопонимании относительно развития инициативы, являются неприемлемым механизмом взаимодействия, так как обычно не

²⁷ Российская таможня стала получать информацию о посылках. — *Ведомости*. 24.12.2018. Доступ: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/12/24/790076-rossiiskaya-tamozhnya> (дата обращения: 10.08.2022).

²⁸ Евразийский экономический союз: Решение Высшего Евразийского экономического совета № 12 от 11 декабря 2017 г. «Об основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года». Доступ: <https://docs.cntd.ru/document/555625953> (дата обращения: 10.08.2022).

²⁹ Евразийский экономический союз: Рекомендация Совета Евразийской экономической комиссии № 1 от 5 января 2018 г. «О Концепции создания условий для цифровой трансформации промышленного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза и цифровой трансформации промышленности государств — членов Союза». Доступ: <https://docs.cntd.ru/document/551911031> (дата обращения: 10.08.2022).

обеспечивают необходимого уровня международного сотрудничества для достижения многосторонних целей, касающихся защиты окружающей среды и прав человека [Lorenzo 2021:601]. К схожему выводу приходит группа российских и китайских исследователей, совместно подготовивших аналитическую записку для Российского совета по международным делам «Сопряжение ЕАЭС и ИПП: проблемы и перспективы». Так, авторы указывают на необходимость разработки «дорожной карты» сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, в которой, помимо долгосрочных целей развития Союза как объединения, должны быть учтены и конкретные интересы каждой из стран-участниц [Петровский и др. 2020:4]. Составление «дорожной карты», т. е. конкретной программы действий, позволит обозначить основные цели и этапы сопряжения, а также устранить существующие неопределенности. Основой для данного документа могут стать приоритетные направления сотрудничества, изложенные в Совместном заявлении России и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути.

Подводя итог всему вышеизложенному, необходимо подчеркнуть, что взаимодействие ЕАЭС и КНР по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП носит многоплановый характер и включает торговое-экономическое, инвестиционное, валютно-финансовое направления, а также деятельность в транспортно-логистической и цифровой сферах. Россия активно продвигает сопряжение ЕАЭС и ОПОП, в то время как Армения, Белоруссия, Казахстан и Киргизия предпочитают заключать соглашения о сопряжении своих стратегических инициатив с КНР на двусторонней основе. Стороны предпринимают активные действия для сопряжения Союза и ЭПШП: были подписаны Соглашения о торговом-экономическом сотрудничестве и Соглашение об обмене информацией о товарах и транспортных средствах международной перевозки, перемещаемых через таможенные границы ЕАЭС и КНР. Тем не менее существует необходимость комплексного стратегического планирования совместной работы в данном направлении. Согласование «дорожной карты» сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, основой для которой стали бы приоритетные направления взаимодействия, названные в Соглашении о торговом-экономическом сотрудничестве, представляется наиболее актуальной задачей на данном этапе.

7. Правовая основа сотрудничества ЕАЭС — КНР

Анализ международных соглашений между государствами — участниками Союза и КНР позволяет оценить эффективность разработанного механизма сотрудничества стран и потенциал развития партнерских отношений.

Следует отметить множество актов, подписанных на международном уровне, но не являющихся соглашениями, при этом их роль довольно значительна для понимания происходящих процессов и обозначения цели интеграционного сотрудничества между одной страной — КНР и международной организацией — ЕАЭС. К ним относятся: Меморандум о сотрудничестве в области применения антидемпинговых, компенсационных и специальных защитных мер между Евразийской экономической комиссией и Министерством коммерции Китайской Народной Республики от 06.12.2012 г., Меморандум о сотрудничестве по вопросам торговли между ЕЭК и Министерством коммерции КНР от 06.12.2015 г., Меморандум о взаимопонимании в сфере сотрудничества в области антимонопольной политики и антимонопольного регулирования между Евразийской экономической комиссией и Национальной комиссией по развитию и реформам Китайской Народной Республики от 16.06.2016 г., Совместное заявление по поводу вступления в силу Соглашения между ЕАЭС и КНР от 25.10.2019 г.

Анализируя международно-правовую базу в сфере сопряжения ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути, следует отметить, что конечно же важным шагом на пути реализации этой идеи стало подписание Соглашения о торговом-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР (далее — Соглашение) от 17 мая 2018 г. Именно Соглашение сформировало практический переход к сопряжению инициатив регионального сотрудничества — евразийского интеграционного проекта и «Экономического пояса Шелкового пути». Конечно, успешная реализация этого мега-проекта обеспечит стабильную и безопасную среду для развития евразийского континента и позволит в полной мере раскрыть экономический потенциал региона.

Соглашение ратифицировано и вступило в силу 25.10.2019 г., о чем было принято совместное Заявление глав правительств государств — членов Евразийского экономического союза,

являющихся членами Евразийского межправительственного совета, и главы правительства Китайской Народной Республики.

Однако назвать это соглашение «стандартным» все же нельзя. Этот формат стал оптимальным для взаимодействия с Китаем на текущем этапе. Соглашение упорядочивает структуру торгово-экономических отношений между государствами-членами и КНР, охватывает множество сфер торговли: техническое регулирование, санитарные и фитосанитарные меры, меры торговой защиты, таможенные формальности, конкуренцию. Существенное внимание уделено вопросам охраны и защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, обеспечению недискриминационных условий взаимной торговли и конкуренции на рынках [Шилина 2018:24]. В сфере электронной торговли будет повышен уровень защиты прав и интересов потребителей и их персональных данных, а также создана база для развития безбумажной торговли. По сути, это соглашение — фундамент для создания комплекса предметных договоренностей по развитию торгово-экономического взаимодействия между Союзом и Китаем. Предполагается, что не только взаимная торговля готовыми товарами, но и формирование производственной кооперации между ЕАЭС и Китаем могут стать одним из важных источников экономического роста на евразийском пространстве. Формирование современной договорно-правовой базы сотрудничества ЕАЭС и КНР является серьезным шагом в рамках сопряжения развития ЕАЭС и реализации инициативы «Один пояс, один путь». Проект сопряжения создает принципиально новый базис для сотрудничества в многостороннем формате, открывает огромные перспективы для динамичного развития на всем континенте Евразии.

Однако такой формат соглашения объясняется следующими позициями.

Несмотря на все указанные положительная оценка сотрудничества, крайне необходима взвешенная оценка возможных бонусов и рисков от нового формата партнерства, синхронизации инфраструктурных инвестиций с инвестициями в реальные проекты, создающие добавленную стоимость, изначального принятия разумных, взаимовыгодных и эффективных правил сотрудничества.

При проведении торговых переговоров стороны как правило «обмениваются уступками» в той или иной сфере сотрудничества [Knobel et

al. 2019]. При заключении Соглашения ЕАЭС — КНР этого не произошло. Соглашение не является преференциальным, т. е. не предусматривает снижение пошлин во взаимной торговле, хотя именно этот вопрос — главный при заключении аналогичных соглашений. Соглашение направлено на повышение уровня транспарентности систем регулирования, упрощение торговых процедур, а также развитие кооперационных связей. И это находит свое объяснение. Оценки общих последствий формирования зоны свободной торговли между ЕАЭС и КНР говорят о возможном выигрыше при этом крупных экономик (России, Казахстана, Китая), а экономики Беларуси, Киргизии и Армении могут проиграть от либерализации торговли с Китаем. В отраслевом плане наибольшие риски существуют для транспортного машиностроения, текстильной промышленности и производства одежды Казахстана, машиностроения Беларуси [Алиев, Флегонтова 2018:16].

В сфере таможенных процедур стороны договорились в том числе о выпуске товаров без необоснованных задержек, с ускоренным таможенным оформлением скоропортящихся товаров. В Соглашении также зафиксированы существенные гарантии для экспортеров государств — членов ЕАЭС в отношении охраны и защиты прав интеллектуальной собственности.

Кроме того, посредством соглашения между Союзом, Республикой Беларусь (которая не является членом Всемирной торговой организации) и Китаем устанавливаются правовые гарантии выполнения ключевых принципов ВТО — режима наибольшего благоприятствования и национального режима.

Впервые в практике Союза в соглашение был также включен принципиально новый набор положений, цель которых — развитие отраслевого сотрудничества с Китаем по всем ключевым секторам экономики. Предусмотрено создание отраслевых диалогов и разработка конкретных планов действий, направленных на выявление и реализацию совместных инвестиционных проектов.

Проведя сравнительно-правовой анализ, можно сделать вывод, что на данном этапе развития международного сотрудничества ЕАЭС, основное взаимодействие с партнерами осуществляется в сфере аналитических и консультативных мероприятий, а базой сотрудничества выступают меморандумы о сотрудничестве и взаимопонимании. Учитывая тот факт, что, не-

смотря на многообразие международных организаций и интеграций в мире, основными партнерами ЕЭК выступают региональные организации, необходимо уделять внимание диверсификации международных партнеров, особенно в лице интеграционных группировок. Также сама форма взаимодействия на двусторонней основе уже не является достаточно эффективной ввиду большого количества организаций и их взаимозависимости. В этой связи, актуальна разработка иных перспективных форматов международного сотрудничества, которые не носили бы характер географической обусловленности, а обеспечили эффективную координацию между различными экономическими блоками государств, даже находящихся на различных этапах (формах) интеграции.

Подписание в 2019 г. Соглашения об обмене информацией о товарах и транспортных средствах международной перевозки, перемещаемых через таможенные границы ЕАЭС и КНР, которое вступило в силу в 2020 г., является еще одним важным этапом развития торгово-экономического сотрудничества сторон. Соглашение создает основу для поэтапной реализации обмена информацией с целью ускорения совершения таможенных операций, а также способствует повышению эффективности таможенного контроля и обеспечения безопасности. Конкретные условия такого сотрудничества будут содержаться в протоколах, доступных участникам обмена информацией.

В настоящее время Китай является крупнейшим внешним торговым партнером ЕАЭС, если не рассматривать Европейский союз как единого внешнеторгового агента. Удельный вес КНР в общем объеме внешней торговли ЕАЭС рос на протяжении с 2015 по 2020 гг. В 2021 г., несмотря на значительное увеличение товарооборота между государствами, доля Китая в обороте снизилась с 20,17% до 19,73%.

В первую очередь, необходимо рассмотреть российско-китайскую торговлю. В 2021 г. на Россию пришлось 85,8% объема экспортируемых из ЕАЭС в Китай товаров, а импорт из Китая в Россию составил 83,2% импорта из Китая в ЕАЭС. К тому же КНР является крупнейшим торговым

партнером РФ: в 2021-м его доля во внешнеторговом обороте нашей страны составила 18,3%.

С 2017 по 2021 гг. товарооборот России и Китая значительно вырос — с 87 до 146,9 млрд долл. в год. При этом товарооборот России и Китая за 7 месяцев 2022 г. вырос на 29% в годовом исчислении, до 97,7 млрд долл. Экспорт Китая в Россию за тот же период вырос на 5,2%, до 36,3 млрд долл. Импорт России в Китай — на 48,8% (до 61,45 млрд долл.).

По мнению некоторых экспертов, такой стремительный рост взаимной торговли связан, помимо прочего, с «отложенным спросом», перенесенным с 2020 г., когда поставки, перевозки и потребление были снижены в обеих странах в связи с пандемией коронавируса. Официальный представитель Министерства коммерции КНР Шу Цзюэтин заявила, что для развития экономического сотрудничества с Россией Китай планирует активно содействовать электронной коммерции. Она также подтвердила, что власти двух стран в перспективе намерены увеличить ежегодный двусторонний товарооборот до 200 млрд долл., поскольку для этого «существуют благоприятные тенденции»³⁰.

По данным на 2021 г., Россия экспортирует в Китай преимущественно минеральные ресурсы — их доля в общем экспорте составляет 67,5%, причем на сырую нефть и нефтепродукты приходится 50,8%. Далее следуют цветные металлы (7,22%), продукция лесопереработки (7,17%), руды, шлаки и зола (5,4%), сельхозпродукция и продукты питания (5,39%), драгоценные камни и металлы (1,94%), продукция химической и связанных с ней отраслей (1,66%), черные металлы (1,54%), машины и оборудование (0,74%). Структура импорта товаров из Китая в 2021 г. выглядит следующим образом: машины и оборудование (52,89%), продукция химической и связанных с ней отраслей (10,66%), текстильные материалы и текстильные изделия (7%), разные промышленные товары (6,16%), черные металлы и изделия из них (4,99%), обувь, головные уборы, зонты и трости (3,92%), необработанные шкуры и кожа, натуральный мех и изделия из них (3,06%), прочие недрагоценные металлы, металлокерамика и изделия из них (2,46%), сельхозпродукция и про-

³⁰ Импорт и экспорт Китая. Портал выбора технологий и поставщиков TAdviser. Доступ: https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F:%D0%A2%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BB%D1%8F_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8_%D0%B8_%D0%9A%D0%B8%D1%82%D0%B0%D1%8F (дата обращения: 10.08.2022).

дукты питания (2,32%), изделия из камня, гипса, цемента, асбеста, слюды, керамические изделия и стекло (1,61%). Таким образом, в экспорте России преобладает сырьевая энергоемкая продукция, из Китая же импортируется преимущественно трудоемкая высокотехнологичная продукция.

«Произошел существенный сдвиг в разработке и реализации на Дальнем Востоке России специальных институциональных режимов. Формирование льготных пространственных структур, названных “территориями опережающего развития” и порто-франко, дает новые импульсы для приграничного сотрудничества Дальнего Востока с Китаем. Неслучайно именно китайские инвесторы составляют значительную часть инвестиций.... На позитивное разрешение значительной части накопившихся проблем ориентирована перспективная “Программа развития российско-китайского сотрудничества в торгово-экономической и инвестиционной сферах на Дальнем Востоке России на 2018–2024 годы”.... Пока она носит, скорее, концептуальный характер, однако, в обозримой перспективе может стать эффективным инструментом для организации межрегионального взаимодействия между странами» [Рензин 2019:11-12].

Для Республики Беларусь КНР является вторым крупным импортером после России, в 2021 г. на него приходилось 23,1% импорта товаров в страну³¹. При этом в 2021 г. объем импорта товаров из Китая в Беларусь вырос на 9,8% по сравнению с предыдущим годом. В 2021-м двусторонний товарооборот Беларуси и Китая достиг исторического максимума и составил 5115 млн долл. США.

Основу белорусского экспорта составляют товары низкого передела, которые производятся из природных материалов; сырьевые и несырьевые энергетические товары Беларусь практически не поставляет. Важно отметить, что по главным экспортным товарам Беларусь является основным поставщиком для Китая. При этом страна в большом объеме импортирует из КНР продукцию машиностроения, несмотря на то, что в самой Беларуси данный сектор довольно развит.

В 2021 г. КНР стал вторым торговым партнером Казахстана после России, объемы взаимной торговли Казахстана и Китая растут с каждым годом. Казахстан является единственным государством ЕАЭС, у которого сальдо торгового баланса остается положительным стабильно и продолжительно по времени.

Взаимная торговля Киргизии и Китая оказалась сильно подверженной кризису, вызванному пандемией коронавируса, в 2020 г. товарооборот двух стран заметно сократился. При этом, в 2022 г. объемы торговли снова выходят на прежний уровень — в январе-феврале товарооборот стран достиг 452,779 млн долл. и его рост по сравнению с аналогичным периодом 2021 г. составил 448,2%.

Для Армении Китай является вторым внешнеторговым партнером после России, при этом импорт товаров из Китая значительно превышает экспорт. Так, в 2021 г. экспорт составил 393,2 млн долл., а импорт — 551,5 млн долл. Товарооборот составил 448,7 млн долл.

Реализации потенциала торговли ЕАЭС и КНР и наращивание экспорта из стран Союза в Китай анализировались и в Евразийской экономической комиссии. По результатам был подготовлен доклад, в котором предлагается достичь цели двумя средствами. Во-первых, необходимо начать торговлю с КНР товарами, которые страны — члены ЕАЭС в значительных объемах и с постоянным характером экспортируют в третьи страны и которые одновременно с этим закупаются Китаем в значительных объемах у третьих стран. К таким товарам относятся; продукция высокой степени переработки, в том числе некоторые виды легковых автомобилей, велосипеды, тракторы и запчасти к ним; некоторые фармацевтические препараты, линзы, ортопедические приспособления; посудомоечные машины; машины для ректификации и дистилляции; турбины; элеваторы; ковры и материалы, пропитанные полиуретаном и др. Среди продукции среднего уровня переделки можно выделить изделия из железа (проволока, листы, прокаты и др.); некоторые виды мяса, субпродукты, животные жиры, курительный табак; ткани и пряжа из натураль-

³¹ Национальный статистический комитет Республики Беларусь: Распределение импорта товаров по странам — основным торговым партнерам в 2021 году. Доступ: <https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/vneshnyaya-torgovlya/vneshnyaya-torgovlya-tovarami/graficheskiy-material-grafiki-diagrammy/raspredelenie-importa-tovarov-po-stranam-osnovnym-torgovym-partneram-v-2020-godu/> (дата обращения: 10.08.2022).

ных волокон. Товары нижнего уровня переделки, экспорт которых может быть начат в КНР — это органические химические соединения, плодоовощная продукция, некоторые виды удобрений.

Кроме того, имеются товары, которые уже поставляются в Китай в малых объемах, но в значительном количестве и на постоянной основе экспортируются в третьи страны. Для таких товаров существует возможность роста их экспорта в КНР. Среди них присутствует продукция высокой степени переработки: сыры, лекарственные средства, текстиль, некоторые виды сельскохозяйственных машин и оборудования; двигатели и части поршневых двигателей. К продукции среднего уровня передела к данной категории относятся цемент, молоко и сливки, некоторые виды продукции из железа и стали, химические вещества. Продукция нижнего уровня передела, обладающая потенциалом активизации торговли, практически отсутствует [Петровский и др. 2020].

В политической сфере этот процесс активно продвигается. Создание институциональной среды в рамках соглашений ЕАЭС и Китая способствует реализации Экономического пояса Шелкового пути. Можно сказать, что ЕАЭС создает институциональную сферу для укрепления торгово-экономических отношений на большом евразийском пространстве, в то время как Китай наполняет ее реальными деньгами, реальными проектами. На политическом уровне между государствами — членами ЕАЭС и Китаем сохраняются наилучшие отношения, что способствует дальнейшему укреплению сотрудничества.

8. Заключение

Подводя итог исследования, можно сделать следующие выводы. Взаимодействие ЕАЭС и КНР по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП носит многоплановый характер и включает торгово-экономическое, инвестиционное, валютно-финансовое направления, а также деятельность в транспортно-логистической и цифровой сферах. Россия активно продвигает сопряжение ЕАЭС и ОПОП, в то время как Армения, Беларусь, Казахстан и Киргизия предпочитают заключать соглашения о сопряжении своих стратегических инициатив с КНР на двусторонней основе. Стороны предпринимают активные действия для сопряжения Союза и ЭПШП: были подписаны соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве и Соглашение об обмене информацией о

товарах и транспортных средствах международной перевозки, перемещаемых через таможенные границы ЕАЭС и КНР. Тем не менее существует необходимость комплексного стратегического планирования совместной работы в данном направлении. Согласование «дорожной карты» сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, основой для которой стали бы приоритетные направления взаимодействия, названные в Соглашении о торгово-экономическом сотрудничестве, представляется наиболее актуальной задачей на данном этапе.

Китай является крупнейшим торговым партнером ЕАЭС. Наибольшая доля товарооборота ЕАЭС и КНР приходится на Россию, далее следуют Казахстан и Беларусь. Самыми конкурентоспособными на рынке Китая становятся товары ЕАЭС, не требующие значительного уровня переработки — сырье, полезные ископаемые, продукция сельского хозяйства.

Несмотря на возрастающий объем взаимной торговли, стороны не в полной мере реализуют потенциал торгового сотрудничества. Нарастание объемов экспорта в Китай может быть достигнуто торговлей с КНР товарами, которые страны — члены ЕАЭС постоянно и в значительных объемах экспортируют в третьи страны и которые одновременно с этим закупаются Китаем в значительных объемах у третьих стран. Кроме того, возможен экспорт в Китай товаров, которые уже поставляются в Китай в малых объемах, но в значительном количестве и на постоянной основе экспортируются в третьи страны.

Существующие конкурентные преимущества Союза обеспечивают высокую привлекательность экономик государств-членов для иностранных и национальных инвесторов с учетом потенциальных интеграционных проектов.

ЕАЭС весьма заинтересован в увеличении грузопотока китайских товаров через территорию стран Союза. Государства предпринимают активные действия по развитию собственной транспортно-логистической инфраструктуры, однако уровень эффективности логистики в целом остается на недостаточном уровне. Значительно ускорить процесс модернизации соответствующей инфраструктуры могут капиталовложения из Китая, для которого увеличение транзита товаров через ЕАЭС может стать одним из средств диверсификации маршрутов доставки товаров в страны Европейского союза.

Цифровая трансформация экономики стран — членов ЕАЭС находится на начальной стадии, однако обладает большим потенциалом

развития. Сотрудничество с Китаем, одним из мировых лидеров в сфере цифровизации, в том числе в формате развития Цифрового шелкового пути, может значительно ускорить процесс цифровизации экономики стран Союза. Кроме того,

реализация всего потенциала торгово-экономического сотрудничества ЕАЭС и КНР возможна только при соответствии уровня цифровизации стран Союза уровню Китая.

Список литературы

1. Алиев Т., Флегонтова Т. 2018. Упрощение торговых процедур между ЕАЭС и Китаем в рамках соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве. – *Экономическое развитие России*. Т. 27. № 7. С. 16-19.
2. Винокуров Е.Ю. [и др.]. 2018. *Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций*. 49 с. Доступ: https://eabr.org/upload/iblock/304/EDB-Centre_2018_Report-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_RUS.pdf (дата обращения: 10.08.2022)
3. Воронцова Н.А. 2017. Создание сетевых альянсов Российской Федерации с иностранными государствами и международными организациями. – *Московский журнал международного права*. № 2. С.136-143. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2017-106-2-136-143>
4. Глотов С.А. 2017. Политика Евразийского экономического союза в области интеграции и международной торговли. – *Безопасность бизнеса*. № 1. С. 12-19.
5. Грачиков Е.Н., Сюй Х. 2022. КНР и международная система: формирование собственной модели мироустройства. – *Вестник международных организаций*. Т. 17. № 1. С. 7-24. DOI:10.17323/1996-7845-2022-01-01
6. *Евразийская экономическая интеграция: перспективы развития и стратегические задачи для России*. Отв. ред. Т. А. Мешкова. 2019. М.: Изд. дом Высшей школы экономики. 123 с.
7. Иванов Д.В., Левина М.М. 2020. Международно-правовое сотрудничество Евразийского экономического союза с региональными комиссиями ООН: современный этап. – *Московский журнал международного права*. № 2. С. 22-39. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-2-22-39>
8. Каширкина А.А. 2016. Евразийский экономический союз: расширение границ и правовая реальность. – *Журнал российского права*. № 11. С.160-171. DOI: 10.12737/21996
9. Лю И., Авдокушин Е.Ф. 2019. Формирование основ «цифрового шелкового пути». – *Мир новой экономики*. Т. 13. № 4. С. 62-71. DOI: <https://doi.org/10.26794/2220-6469-2019-13-4-62-71>
10. Макаров А. В., Макарова Е. В. 2021. Программа создания экономического коридора Китай–Монголия–Россия: проблемы и перспективы реализации. – *Проблемы Дальнего Востока*. № 4. С. 84-94. DOI:10.31554/2222-9175-2022-45-166-173
11. Михалевич Е.А. 2022. Концепция киберсуверенитета Китайской Народной Республики: история развития и сущность. – *Вестник Российского университета дружбы народов*. Серия: Политология. Т. 23. № 2. С. 254-264. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-1438-2021-23-2-254-264>
12. Мозолов К.И. 2019. Международное сотрудничество ЕАЭС с международными организациями: перспективы развития. – *Сборник докладов участников I международной научно-практической конференции, Ростов-на-Дону*. Под ред. Т.В. Игнатовой, Д.А. Корсунова, Н.В. Брюхановой. Ростов-на-Дону: ЮРИУ РАН-ХиГС. С. 228-231.
13. Нешатаева Т.Н. 2017. Суд Евразийского экономического союза: от правовой позиции к действующему праву. – *Международное правосудие*. № 2. С. 64-79. DOI: 10.21128/2226-2059-2017-2-64-79.
14. Пантелеев А. [и др.]. 2020. Аналитический доклад «Сопряжение стратегии развития ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс, один путь». 54 с. Доступ: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/822/Doklad_Kitay_short_17.08.pdf (дата обращения: 10.08.2022)
15. Ператинская Д.А., Харланов А.С., Бобошко А.А. 2022. Трехстороннее сотрудничество «Китай–Монголия–Россия»: развитие транспортного коридора. – *Инновации и инвестиции*. № 2. С. 34-37.
16. Петровский В. [и др.]. 2020. *Сопряжение ЕАЭС и ИПП: проблемы и перспективы*. 16 с. Доступ: <https://russiancouncil.ru/papers/EAEU-BRI-PolicyBrief29.pdf> (дата обращения: 10.08.2022)
17. Рензин О.М. 2019. Региональное сотрудничество в контексте нового этапа отношений России и Китая. – *Власть и управление на Востоке России*. №1. С. 8-13. DOI: 10.22394/1818-4049-2019-86-1-8-13
18. Савенков А.Н. [и др.]. 2021. *Суд Евразийского экономического союза и становление права ЕАЭС: монография*. М.: Проспект. 352 с.
19. Турланов Д.А., Турланова И.М. 2021. Международно-правовые аспекты внешнеторговой политики Евразийского экономического союза. – *Московский журнал международного права*. № 3. С.63-77. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2021-3-63-77>
20. У Бо. 2018. Фонд Шелкового пути: основные направления и результаты деятельности. – *Экономика и бизнес: теория и практика*. № 5. С. 134-142.
21. Шилина М.Г. 2018. Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР: международно-правовой анализ. – *Международное право*. № 2. С. 18-26. DOI:10.25136/2306-9899.2018.2.26701
22. Шулятьев И.А., Шкурченко Н.В. 2017. Имплементация норм права Евразийского экономического в законодательство государств-членов ЕАЭС. – *Международное экономическое право*. № 3. С.3-13.
23. Юрова Н. В., Цзяхуэй Я. 2019. Перспективы сотрудничества КНР и ЕАЭС в области цифровой экономики. – *Цифровая трансформация*. № 3. С. 5-16. DOI: <https://doi.org/10.38086/2522-9613-2019-3-5-16>
24. Cheng Guo [et al.]. 2019. Implications of “One Belt, One Road” Strategy for China and Eurasia. – *Vestnik RUDN. International Relations*. Vol. 19. Issue 1. P. 77-88. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-0660-2019-19-1-77-88>
25. *International Law*. Ed. by M.D. Evans. 2nd ed. 2006. Oxford: Oxford University Press. 833 p.

26. Knobel A. [et al.]. 2019. *Deep Integration in the Eurasian Economic Union: What are the Benefits of Successful Implementation or Wider Liberalization?*. 72 p. URL: http://cbr.ru/Content/Document/File/107528/wp_41e.pdf (accessed 10.08.2022)
27. Lorenzo J.A. P. 2021. A Path Toward Sustainable Development Along the Belt and Road. – *Journal of International Economic Law*. Vol. 24. Issue 3. P. 591-608. DOI: <https://doi.org/10.1093/jiel/jgab032>
28. Nedopil Chr. 2022. *Countries of the Belt and Road Initiative*. 27 p. URL: https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2022/02/Nedopil-2022_BRI-Investment-Report-2021.pdf (accessed 10.08.2022)
29. Shaw M. 2017. *International Law*. 8th ed. Cambridge: Cambridge University Press. 1033 p.
30. Svetlicinii A. 2018. China's Belt and Road Initiative and the Eurasian Economic Union: "Integrating the Integrations". – *Public Administration Issues*. Special Issue. P. 7-20. DOI: 10.17323/1999-5431-2018-0-5-7-20
31. Tsvyk A.V. 2018. "Greater Europe" or «greater Eurasia»? In search of new ideas for the eurasian integration. – *RUDN Journal of Sociology*. Vol. 18. Issue 2. P. 262-270. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-2272-2018-18-2-262-270>
8. Kashirkina A.A. Evraziiskii ekonomicheskii soyuz: rasshirenie granits i pravovaya real'nost' [Eurasian Economic Union: borders extension and legal reality]. – *Zhurnal Rossiiskogo prava*. 2016. No. 11. P.160-171. (In Russ.). DOI: 10.12737/21996
9. Knobel A. [et al.]. *Deep Integration in the Eurasian Economic Union: What are the Benefits of Successful Implementation or Wider Liberalization?*. 2019. 72 p. URL: http://cbr.ru/Content/Document/File/107528/wp_41e.pdf (accessed 10.08.2022)
10. Liu Y., Avdokushin E.F. Formirovanie osnov "tsifrovogo shelkovogo puti" [Forming the Foundations of the "Digital Silk Road"]. – *Mir novoi ekonomiki*. 2019. Vol. 13. No. 4. P. 62-71. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.26794/2220-6469-2019-13-4-62-71>
11. Lorenzo J.A. P. 2021. A Path Toward Sustainable Development Along the Belt and Road. – *Journal of International Economic Law*. 2022. Vol. 24. Issue 3. P. 591-608. DOI: <https://doi.org/10.1093/jiel/jgab032>
12. Makarov A. V., Makarova E. V. Programma sozdaniya ekonomicheskogo koridora Kitai - Mongoliya – Rossiya: problemy i perspektivy realizatsii [China – Mongolia – Russia Economic Corridor Program: Problems and Prospects for Implementation]. – *Problemy Dal'nego Vostoka*. 2021. No. 4. P. 84-94. (In Russ.). DOI: 10.31554/2222-9175-2022-45-166-173
13. Mikhalevich E.A. Kontseptsiya kibersuvereniteta Kitaiskoi Narodnoi Respubliki: istoriya razvitiya i su-shchnost' [The Concept of Cyber Sovereignty of the People's Republic of China: Development History and Essence]. – *RUDN Journal of Political Science*. 2022. Vol. 23. No. 2. P. 254-264. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-1438-2021-23-2-254-264>
14. Mozolev K.I. Mezhdunarodnoe sotrudnichestvo EAES s mezhdunarodnymi organizatsiyami: perspektivy razvitiya [International cooperation of the EAEU with international organizations: development prospects]. – *Sbornik dokladov uchastnikov I mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, Rostov-na-Donu*. Pod red. T.V. Ignatovoi, D.A. Korsunova, N.V. Bryukhanovoi [Collection of reports of the participants of the I International Scientific and Practical Conference, Rostov-on-Don. Ed. T.V. Ignatova, D.A. Korsunova, N.V. Bryukhanova.]. Rostov-on-Don: YuRIU RANKHiGS Publ. 2019. P. 228-231. (In Russ.)

References

1. Aliev T., Flegontova T. Uproshchenie torgovykh protsedur mezhdud EAES i Kitaem v ramkakh soglasheniya o torgovo-ekonomicheskom sotrudnichestve [Simplification of trade procedures between the EAEU and China under the agreement on trade and economic cooperation]. – *Ekonomicheskoe razvitie Rossii*. 2018. Vol. 27. No. 7. P. 16-19. (In Russ.)
2. Cheng Guo [et al.]. Implications of "One Belt, One Road" Strategy for China and Eurasia. – *Vestnik RUDN. International Relations*. 2019. Vol. 19. Issue 1. P. 77-88. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-0660-2019-19-1-77-88>
3. *Evraziiskaya ekonomicheskaya integratsiya: perspektivy razvitiya i strategicheskie zadachi dlya Rossii*. Otv. red. T. A. Meshkova [Eurasian Economic Integration: Prospects for Development and Strategic Tasks. Ed. by T.A. Meshkova]. Moscow: Izd. dom Vyshei shkoly ekonomiki Publ. 2019. 123. (In Russ.)
4. Glotov S.A. Politika Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza v oblasti integratsii i mezhdunarodnoi torgovli [Integration and Global Commerce Policy of the Eurasian Economic Union]. – *Bezopasnost' biznesa*. 2017. No. 1. P. 12-19. (In Russ.)
5. Grachikov E.N., Haiyan Xu. KNR i mezhdunarodnaya sistema: formirovanie sobstvennoi modeli miroustroistva [China and the International System: The Formation of a Chinese Model of World Order]. – *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsii*. 2022. Vol. 17. Issue 1. P. 7-24. (In Russ.). DOI:10.17323/1996-7845-2022-01-01
6. *International Law*. Ed. by M.D. Evans. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press. 2006. 833 p.
7. Ivanov D.V., Levina M.M. Mezhdunarodno-pravovoe sotrudnichestvo Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza s regional'nymi komissiyami OON: sovremennyi etap [International legal cooperation of the Eurasian Economic Union with the UN Regional Commissions: modern stage]. – *Moscow Journal of International Law*. 2020. No. 2. P. 22-39. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-2-22-39>
15. Nedopil Chr. *Countries of the Belt and Road Initiative*. 27 p. URL: https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2022/02/Nedopil-2022_BRI-Investment-Report-2021.pdf (accessed 10.08.2022)
16. Neshataeva T.N. Sud Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza: ot pravovoi pozitsii k deistvuyushchemu pravu [The Court of the Eurasian Economic Union: from legal opinion to the effective law]. – *Mezhdunarodnoe pravosudie*. 2017. No. 2. P. 64-79. (In Russ.). DOI: 10.21128/2226-2059-2017-2-64-79.
17. Pantelev A. [et al.]. *Analiticheskii doklad «Sopryazhenie strategii razvitiya EAES i kitaiskoi initsiativy "Odin poyas, odin put'"* [Analytical report "Coupling the development strategy of the EAEU and the Chinese initiative "One Belt, One Road""]. 2020. 54 p. (In Russ.). URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/822/Doklad_Kitay_short_17.08.pdf (accessed 10.08.2022)
18. Peratinskaya D.A., Kharlanov A.S., Boboshko A.A. Trekhstoronnee sotrudnichestvo "Kitai-Mongoliya-Rossiya": razvitie transportnogo koridora [Trilateral cooperation

- "China-Mongolia-Russia": development of the transport corridor]. – *Innovatsii i investitsii*. 2022. No. 2. P. 34-37. (In Russ.)
19. Petrovskii V. [et al.]. *Sopryazhenie EAES i IPP: problemy i perspektivy* [Coupling the EAEU and the BRI: problems and prospects.]. 2020. 16 p. (In Russ.). URL: <https://russiancouncil.ru/papers/EAEU-BRI-PolicyBrief29.pdf> (accessed 10.08.2022)
 20. Renzin O.M. Regional'noe sotrudnichestvo v kontekste novogo etapa otnoshenii Rossii i Kitaya [Regional cooperation in the context of the new stage of relations between Russia and China]. – *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii*. 2019. No. 1. P. 8-13. (In Russ.). DOI: 10.22394/1818-4049-2019-86-1-8-13
 21. Savenkov A.N. [et al.]. *Sud Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza i stanovlenie prava EAES: monografiya* [The Court of the Eurasian Economic Union and the formation of the law of the EAEU: a monograph]. Moscow: Prospekt Publ. 2021. 352 p. (In Russ.)
 22. Shaw M. *International Law*. 8th ed. Cambridge: Cambridge University Press. 2017. 1033 p.
 23. Shilina M.G. Soglashenie o torgovo-ekonomicheskom sotrudnichestve mezhdru EAES i KNR: mezhdunarodno-pravovoi analiz [Agreement on trade and economic cooperation between the EAEU and China: international legal analysis]. – *Mezhdunarodnoe pravo*. 2018. No. 2. P. 18-26. (In Russ.). DOI:10.25136/2306-9899.2018.2.26701
 24. Shulyatyev I.A., Shkurchenko N.V. Implementatsiya norm prava Evraziiskogo ekonomicheskogo v zakonodatel'stvo gosudarstv-chlenov EAES [Implementation of Statutory Provisions of the Eurasian Economic Union in Legislation of EAEU Member States]. – *Mezhdunarodnoe ekonomicheskoe pravo*. 2017. No. 3. P. 3-13. (In Russ.)
 25. Svetlicinii A. China's Belt and Road Initiative and the Eurasian Economic Union: "Integrating the Integrations". – *Public Administration Issues*. 2018. Special Issue. P. 7-20. DOI: 10.17323/1999-5431-2018-0-5-7-20
 26. Tsvyk A.V. "Greater Europe" or «greater Eurasia»? In search of new ideas for the eurasian integration. – *RUDN Journal of Sociology*. 2018. Vol. 18. Issue 2. P. 262-270. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-2272-2018-18-2-262-270>
 27. Turlanov D.A., Turlanova I.M. Mezhdunarodno-pravovye aspekty vneshnetorgovoi politiki Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza [International legal aspects of the Eurasian Economic Union Foreign Trade Policy]. – *Moscow Journal of International Law*. 2021. No. 3. P. 63-77. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2021-3-63-77>
 28. U Bo. Fond Shelkovogo puti: osnovnye napravlenie i rezul'taty deyatel'nosti [Silk Road Fund: main directions and results of activities]. – *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika*. 2018. No. 5. P. 134-142. (In Russ.)
 29. Vinokurov E.Yu. [et al.]. *Transportnye koridory Shelkovogo puti: analiz bar'erov i rekomendatsii po napravleniyu investitsii* [Silk Road Transport Corridors: Barrier Analysis and Recommendations for Investment Direction]. 2018. 49 p. (In Russ.). URL: https://eabr.org/upload/iblock/304/EDB-Centre_2018_Report-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_RUS.pdf (accessed 10.08.2022)
 30. Vorontsova N.A. Sozdanie setevykh al'yansov Rossiiskoi Federatsii s inostrannymi gosudarstvami i mezhdunarodnymi organizatsiyami [Creation of Network Alliances of the Russian Federation with Foreign States and International Organizations]. – *Moscow Journal of International Law*. 2017. No. 2. P. 136-143. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2017-106-2-136-143>
 31. Yurova N.V., Jiahui Y. Perspektivy sotrudnichestva KNR i EAES v oblasti tsifrovoi ekonomiki [Prospects of China-EAEU Cooperation on Digital Economy]. – *Tsifrovaya transformatsiya*. 2019. No. 3. P. 5-16. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.38086/2522-9613-2019-3-5-16>

Информация об авторе

Наталья Анатольевна Воронцова,

доктор юридических наук, профессор кафедры международного права, Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России

119454, Российская Федерация, Москва, проспект Вернадского, д. 76

N.Vorontsova@mail.ru.
ORCID: 0000-0002-2848-1358

About the Author

Natalia A. Vorontsova,

Doctor of Juridical Sciences, Professor at the Department of International Law, Moscow State Institute of International Relations (University) MFA Russia

76, pr. Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119454

N.Vorontsova@mail.ru.
ORCID: 0000-0002-2848-1358