

УДК 327.8 + 339

Перспективы взаимодействия Евразийского экономического союза и Великого шелкового пути

Ю. В. Косов, А. В. Николаенко*, С. Н. Погодин, Ли Цзинчэн**

*Северо-Западный институт управления РАНХиГС,
Российская Федерация, 199178, Санкт-Петербург, Средний пр., 57/43

**Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого,
Российская Федерация, 195251, Санкт-Петербург, ул. Политехническая, 29

Для цитирования: Косов Ю. В., Николаенко А. В., Погодин С. Н., Ли Цзинчэн. Перспективы взаимодействия Евразийского экономического союза и Великого шелкового пути // Актуальные проблемы мировой политики. Вып. 10 / под ред. Т. С. Немчиновой. СПб.: Изд-во С.-Петерб. ун-та, 2020. С. 370–381. <https://doi.org/10.21638/11701/26868318.25>

В статье рассматривается историческое развитие отношений и современное состояние взаимодействия стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и проекта Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Анализируются перспективы экономической интеграции России, Китая, Казахстана, Белоруссии, Армении и Кыргызстана. Отмечается, что Евразийская интеграция становится более продуктивной и взаимовыгодной с участием Китая. Заключение торгово-экономического соглашения между КНР и ЕАЭС существенно укрепляет международную субъектность Евразийского экономического союза. В перспективе результатом сопряжения ЕАЭС и ЭПШП может стать появление новой модели регионализма.

Ключевые слова: Экономический пояс Шелкового пути, Морской шелковый путь XXI в., Евразийский экономический союз, интеграция, транспортная инфраструктура, международное экономическое сотрудничество, евразийство.

Глобализация связана с интеграционными процессами и возникновением мировых центров силы регионального характера. Интенсивная международная экономическая интеграция — особенность сегодняшнего мирового порядка. На политической карте мира не осталось государств, не охваченных положительными и отрицательными эффектами региональной экономической интеграции. За три десятилетия после завершения холодной войны количество межгосударственных объединений, выдвигающих интеграционные задачи в политике, экономике, социально-культурной и идентичностной

сферах, возросло вдвое. К середине 2010-х годов общее число интеграционных группировок превысило количество государств [1, с. 39]. Инициативы объединительного типа не только затронули все континенты, но и содействовали оформлению по существу новых регионов [1, с. 40] (Большой Восточной Азии [2], Малой Евразии [3]).

Этимологически понятие «экономическая интеграция» является унификацией экономических политик стран для снижения или упразднения торговых тарифов и продвижения деловых потоков в интеграционном регионе.

Попытки в целом определить интеграцию предпринимались в рамках различных концепций. Самые ранние этапы экономической интеграции оказались под влиянием концепции Я. Тинбергена (Tinbergen). По мнению голландского экономиста, «интеграция может быть охарактеризована как создание наиболее желательной структуры мировой экономики, устраняя искусственные препятствия для оптимального функционирования и внесения, особенно, всех желательных элементов координации или унификации» [4, р. 95]. Далее господствующей стала теория профессора Белы Балаши (Balassa). Экономическая интеграция имеет четыре стадии развития: «зона свободной торговли, таможенный союз, общий рынок, экономический союз и полная экономическая интеграция» [5, р. 2].

Для российской науки о международных отношениях «учет всей палитры возможных моделей интеграционного взаимодействия приобретает дополнительные оттенки политического смысла в свете усилий, которые предпринимает Россия с целью структурирования межгосударственных связей на постсоветском пространстве, в котором она готова выступить в качестве интеграционного ядра» [1, с. 41].

Образование Содружества Независимых Государств (СНГ) 8 декабря 1991 г. создало благоприятные условия для интеграции между странами бывшего Советского Союза. Новые независимые государства подписали двусторонние и многосторонние договоры, стимулирующие процессы интеграции на постсоветском пространстве. Однако современная система международных отношений, сложившаяся после распада Советского Союза, и последовавшее за этим исчезновение системы биполярного мира по-прежнему носит неустойчивый характер, поскольку ведущим геополитическим игрокам так и не удалось выработать единые правила «новой игры» [6, с. 213–214].

Новым основанием для выстраивания международного сотрудничества на постсоветском пространстве является организация региональной экономической интеграции с участием Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Армения и Кыргызской Республики — Евразийский экономический союз (ЕАЭС). ЕАЭС представляет объединение, которое имеет хорошие перспективы развития и роста на геополитической арене, обладает высоким экономическим и энергетическим потенциалом. Оно было создано на основе договора 2015 г. Союз выступает за обеспечение «четырёх свобод движений» — товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Он также действует в качестве координатора согласованной и единой политики в ключевых секторах экономики стран-участников. Руководящими органами являются Высший Евразийский экономический совет, Межправительственный экономический совет, комиссия, Суд [7, с. 107–113]¹.

Союз является совокупностью предыдущих стадий экономической интеграции, включающей: Содружество Независимых Государств, Евразийское экономическое сообщество, Единую таможенную территорию и Таможенный союз. Весь опыт евразийской экономической интеграции закреплён Договором о Евразийском экономическом союзе, подписанным в 2014 г.²

Тридцатилетний путь постсоветских государств к полноценному экономическому союзу лежит через сложности перехода от плановой к рыночной форме экономики, от декларирования независимости — к полноценному суверенитету и политической самоидентификации. Суть основных положений современной евразийской интеграции: равноправное сотрудничество; уважение национального суверенитета, обеспечение реального равенства разных по масштабам государств; кооперация с ближайшими соседями с использованием накопленного опыта и налаженных исторических связей между государствами; интеграция — это прежде всего развитие экономических связей.

Вопреки основным положениям позитивной интеграции, согласно теории Я. Тинбергена, о синхронизированных темпах и циклах деловой активности, сопоставимых темпах роста, гибкости в приня-

¹ 40 вопросов о Евразийском экономическом союзе. <http://mfa.gov.by/upload/EAEU-rus-broshura.doc>.

² Евразийский экономический союз. <http://mfa.gov.by/multilateral/organization/list/e0e5d8b02b2fd7fc.html>.

тии совместных рисков, Россия занимает особое положение в региональном экономическом сотрудничестве. Однако процессы постсоветской интеграции развиваются в рамках глобального контекста и представляют собой составную часть мировой регионализации, поэтому уже более 40 государств изъявили желание в той или иной форме сотрудничать с ЕАЭС.

Предложение о возможности сопряжения китайского проекта «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) и ЕАЭС дало надежду на создание сбалансированной региональной интеграции. Проект «Один пояс — один путь» — самый протяженный сухопутный экономический пояс, охватывающий почти весь евразийский материк, — является открытым для всех стран, региональных и международных организаций.

Вдоль Шелкового пути расположено несколько региональных организаций, в том числе ЕАЭС. Россия, являясь важным игроком в проекте, по сути, формирует ЕАЭС. Китайские интересы в определенной степени совпадают с интересами России. Правильное построение отношений с интеграционными организациями несет в себе решающее значение для осуществления китайской стратегии «Один пояс, один путь». Китай готов вместе с другими странами активно работать над развитием инициативы, задействуя разнообразные форматы сотрудничества. «Инициатива по совместному строительству “одного пояса, одного пути” нацелена на содействие свободному, упорядоченному движению экономических факторов, эффективное распределение ресурсов и углубление рыночной интеграции, на поощрение координации экономической политики стран вдоль маршрутов “одного пояса, одного пути”, расширение и углубление регионального сотрудничества, на формирование совместными усилиями открытой, инклюзивной и сбалансированной архитектуры регионального сотрудничества, в рамках подобной архитектуры партнерства все получают пользу и возможности устойчивого развития» [8, с. 36].

Председатель КНР Си Цзиньпин во время официального государственного визита в Казахстан в сентябре 2013 г. выступил с речью об общей концепции ЭПШП³. В октябре 2013 г. в парламенте

³ 习近平在纳扎尔巴耶夫大学的演讲（全文. Полный текст выступления Си Цзиньпина в Назарбаев-Университете. http://news.xinhuanet.com/world/2013-09/08/c_117273079.htm.

Индонезии Си Цзиньпин расширил концепцию Экономического пояса на основе Шелкового пути, предложив Морской шелковый путь XXI в. Комбинация двух понятий представляет единую инициативу «Один пояс — один путь»⁴. Цель международной инициативы Китая — совершенствовать существующие и создавать новые транспортные и экономические коридоры, торговые пути, связывающие почти 70 стран. Проект призван объединить страны, которые обладают 55 % мирового ВВП, суммарное население которых — свыше 3,5 млрд человек, страны имеют 75 % разведанных энергоресурсов.

С 2013 г. Китай инвестировал в экономику стран вдоль пояса и пути 50 млрд долл. Более ста стран и международных организаций присоединились к данной инициативе, около 180 тыс. мест было создано китайскими предприятиями в странах — участниках проекта.

Намерение России и Китая о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП было подтверждено совместным заявлением во время встречи лидеров двух стран в мае 2015 г. Члены ЕАЭС и Китай в рамках ЭПШП могут сотрудничать в обновлении транспортной инфраструктуры, в области строительства, энергетики, добычи ресурсов и высоких технологий. Уже через два года руководители 30 стран мира приняли в Пекине итоговое коммюнике Первого международного экономического форума «Один пояс — один путь». В опубликованном документе обозначена совместная оценка текущей ситуации в мире, заявлены цели, принципы и конкретные меры дальнейшего сотрудничества, а также представлено видение совместного будущего в рамках инициативы «Один пояс — один путь». Главы государств отметили необходимость проявления уважения к принципам и резолюциям Совета Безопасности ООН, нормам внутреннего законодательства, территориальной целостности и суверенитета государств-партнеров, а также планирования и реализации проектов сотрудничества исключительно путем консультаций и переговоров.

В рамках Астанинского экономического форума 17 мая 2018 г. было подписано Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР. Был сделан первый шаг в направлении институционализации достигнутых между лидерами России и Китая

⁴ 习近平在印度尼西亚国会的演讲（全文，完整文本）. Полный текст выступления Си Цзиньпина в парламенте Индонезии. http://www.gov.cn/ldhd/2013-10/03/content_2500118.htm.

договоренностей о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП. Хотя члены Евразийского союза были не готовы к снятию тарифных барьеров и открытию рынков для китайских товаров и услуг.

«Один пояс — один путь» предполагает полномасштабную перестройку логистической сети и транспортных путей Евразии, включая обновление морских маршрутов в Индийском океане (Морской шелковый путь, «Нить жемчуга») осуществление транспортно-логистических проектов в Юго-Восточной Азии, в Монголии, российском Приморском крае и даже развитие Северного морского пути. К развитию Северного морского пути сейчас пристальное внимание и у руководства Российской Федерации, которое намерено модернизировать существующую инфраструктуру и построить новые порты.

Предполагается три основных маршрута ЭПШП: Северный — из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы (до Балтийского моря); Центральный — из Китая через Центральную Азию и Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю; Южный — из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, к Индийскому океану. Важнейшим проектом является строительство экономического коридора из Китая в страны Центральной Азии, а затем в Россию и Западную Европу. Данные транспортные артерии должны соединить канал для доставки нефти и газа из Турции, Ирана и стран Аравийского полуострова. Казахстан, Таджикистан, Киргизия, Узбекистан, Туркменистан также являются частью глобального пути. Коридор Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма должен соединить Южную Азию и Китай и будет представлять скоростную автомагистраль между Китаем и Индией, чтобы обеспечить доступ Китая к рынкам Юго-Восточной Азии и создание новых промышленных зон, даст новые рабочие места, улучшит транспортную инфраструктуру на региональном и глобальном уровнях. Часть трудоемких производств постепенно планируется переместить из Китая в страны Юго-Восточной Азии с целью сокращения производственных издержек и улучшения экологической ситуации в самом Китае.

Инвестиции, которые направят в Россию, Казахстан и Беларусь, позволят улучшить транспортную инфраструктуру, особенно это относится к проекту «Новый евразийский сухопутный мост». Данный коридор будет представлять собой высокоскоростную железнодорожную магистраль через Россию, Казахстан, Беларусь, Польшу, Германию, соединив Китай с Западной Европой. Одним из этапов

запуска ряда проектов станут переговоры с таможенными органами стран-участниц для облегчения процедуры и стоимости очистки грузов. Создание зоны свободной торговли от северо-западных провинций Поднебесной до Центральной и Восточной Европы является перспективным планом Китая со странами, входящими в ЭПШП. Безусловно, китайское руководство рассматривает данные проекты как мегарынок, обладающий, соответственно, мегапотенциалом.

Эксперты отмечают, что масштабный проект «Один пояс — один путь», то есть сопряжение проектов «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь XXI века», является серьезным сигналом в первую очередь для США, где вместо участия в совместных проектах с другими странами со стороны руководства все чаще раздаются призывы к протекционизму, возведению торговых барьеров и стен на границах.

Совместное строительство проекта «Один пояс — один путь» отвечает идеалам многополярного мира, экономической глобализации, культурному многообразию, поддерживает дух многостороннего сотрудничества открытого типа, способствует сохранению системы свободной торговли и открытости экономики. Цель совместного строительства состоит в том, чтобы эффективно распределять ресурсы и содействовать глубокой интеграции рынков, активизировать экономическую политику в странах и районах, находящихся вдоль проекта «Один пояс — один путь», развивать масштабное, высокоуровневое региональное сотрудничество, совместно создавать открытые и выгодные рынки.

Несмотря на положительные стороны сопряжения проектов, существует ряд сложностей: нежелание ряда стран переходить на стадию формирования зоны свободной торговли. На саммите ЕАЭС в Ереване 1 октября 2019 г. было подписано Соглашение о зоне свободной торговли (ЗСТ) с Сингапуром. Это только третье соглашение за весь период работы организации. Первое соглашение о ЗСТ ЕАЭС подписал с Вьетнамом 29 мая 2015 г. [9, с. 74–90]. Соглашение сразу имело формат ЗСТ+, при котором «оговариваются не только правила беспешлиной торговли, но и другие форматы взаимодействия. Так, одновременно с этим документом вступили в силу двусторонние российско-вьетнамский и белорусско-вьетнамский межправительственные протоколы о поддержке производства автомобильных средств на территории Вьетнама. Они установили преференциальный режим реализации инвестиционных проектов по промышлен-

ной сборке белорусской и российской автотехники в стране»⁵. Второе соглашение было подписано в мае 2018 г. с Ираном. Несмотря на то что ЕАЭС ведет целенаправленную работу по подписанию соглашений по ЗСТ с заинтересованными странами, соглашение с Китаем до сих пор не подписано. По мнению заведующей сектором Центра постсоветских исследований Национального исследовательского института мировой экономики и международных отношений имени Е. М. Примакова Российской академии наук Е. М. Кузьминой, «сопряжение ЕАЭС и китайского проекта “Один пояс — один путь”, наряду с выстраиванием диалога по линии ЕС — ЕАЭС — два основных партнерских трека развития российского проекта “Большая Евразия”. Но несмотря на важность для взаимодействия, проект зоны свободной торговли ЕАЭС — КНР по-прежнему экономически не проработан. Необходимо пройти путь не только по выстраиванию четких организационно-правовых механизмов, но и по выработке единой позиции у всех государств — участников ЕАЭС» [10, с. 164–165]. Не меняется и экономическая повестка Шанхайской организации сотрудничества, а в эту структуру входят основные страны, также участвующие в процессе сопряжения Шелкового пути.

Инвестиционное сотрудничество ЕАЭС с Китаем представляет собой в основном китайское участие. По большей части это компании России и Казахстана. Китайские инвесторы заинтересованы в Киргизии. С остальными участниками ЕАЭС китайский бизнес взаимодействует через российские компании.

Особую роль в данном процессе отводят финансовым институтам, например Фонду Шелкового пути, Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Банку развития БРИКС.

Из всего вышесказанного можно сделать следующие выводы. Во-первых, современный мир вступает в период глобальной перестройки системы мировой торговли и инвестиционной системы. Данная перестройка связана с реализацией мегапроектов в области развития транспортно-логистических и инвестиционных систем.

Во-вторых, реализация проектов ЭПШП и «Морской шелковый путь XXI века» потребует координации национальных стратегий развития входящих в них стран. В настоящее время на первый план выступает тренд инвестирования и аккумуляции значитель-

⁵ Кузьмина Е. М. Зона свободной торговли с ЕАЭС // Официальный сайт Российского совета по международным делам (РСМД), 24 октября 2019. <https://russiancouncil.ru/analytcs-and-comments/analytcs/zony-svobodnoy-torgovli-s-aeas/>

ных финансовых ресурсов в сфере инфраструктурного строительства. Развитая инфраструктура, включающая как национальные, так и международные (с многосторонним участием) транспортно-логистические системы позволит создать принципиально новые условия для развития мировой торговли.

В-третьих, важным дополнением к инвестиционным и инфраструктурным проектам для перехода мировой торговли в качественно новое состояние является процесс упрощения процедур в области международной торговли и инвестиций. Данное упрощение будет способствовать улучшению делового климата и созданию глобальной экономической системы открытого типа.

В-четвертых, сохраняется значительное влияние проектов на внутрисполитическую обстановку в странах-участницах. Большой импульс к развитию получают регионы. В ходе реализации инфраструктурных программ создаются новые рабочие места, единый механизм транспортной координации и мультимодальных перевозок, увеличивается число морских маршрутов, укрепляется сотрудничество по информатизации в области морской логистики.

Таким образом, выдвинутая Си Цзиньпином инициатива ЭПШП (расширенная до мегапроекта «Один пояс — один путь», включившего субпроект «Морской шелковый путь XXI века») может иметь беспрецедентный трансформирующий эффект в масштабе всего евразийского континента. По мнению Д. В. Ефременко, «экономическое сближение между государствами Евразии, гармонизация различных интеграционных проектов способны дать мощный импульс развитию экономик целого ряда стран и — в конечном счете — сформировать новые источники в мировой экономике» [17, с. 32].

Литература

1. Байков А. А. Экономическая интеграция как мирополитическое явление. Очерк теории и методологии сравнительной оценки. Контуры глобальной трансформации: политика, экономика, право. 2017. Т. 10, № 4. С. 38–53.
2. Воскресенский А. Д. «Большая Восточная Азия»: мировая политика и энергетическая безопасность. М.: КомКнига, 2006. 128 с.
3. Шаклеина Т. А. Феномен и параметры великодержавности в мировой политике в XXI веке. Мегатренды: основные траектории эволюции мирового порядка в XXI веке. М.: Аспект Пресс, 2013. С. 283–298.
4. Tinbergen J. International Economic Integration. Elsevier. 1954. 191 p.
5. Balassa B. The Theory of Economic Integration (Routledge Revivals). Routledge, 2013. 318 p.

6. Немчинова Т. С., Музалёв А. А., Говоркова А. Взаимодействие ключевых геополитических игроков в Центральной Азии: конкурентный выбор или историческая данность // Актуальные проблемы мировой политики в XXI веке. СПб.: Изд-во С.-Петербур. гос. ун-та, 2016. Вып. 8. С. 213–224.
7. Трещенков Е. Ю. Евразийская интеграционная модель: характеристики и перспективы // Научные труды Северо-Западного института управления РАНХиГС. 2015. Т. 6, № 1 (18). С. 107–113.
8. Косов Ю. В., Шматко А. Д. Исследование китайского проекта создания Экономического пояса Шелкового пути // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2016. № 1 (19). С. 35–39.
9. Федоров Н. В. Соглашение о зоне свободной торговли между ЕАЭС и Вьетнамом как фактор российско-вьетнамских отношений // Сравнительная политика. 2018. № 1. С. 74–90.
10. Немчинова Т. С. Международный Круглый стол «Публичная дипломатия на Евразийском пространстве». Сравнительная политика. 2018. № 9 (1). С. 164–166.
11. Погодин С. Н. Перспективы стратегического партнерства России и Китая // Актуальные проблемы современной политической науки: сб. науч. трудов. Вып. 10 / под. ред. проф. И. Е. Тимерманиса. СПб.: Изд-во Политех. ун-та, 2010. С. 186–193.
12. Погодин С. Н. Из истории создания свободной экономической зоны // Россия в глобальном мире. 2011. № 1 (21). С. 28–34.
13. 2015年俄罗斯货物贸易及中俄双边贸易概况. Краткое введение в торговлю России и Китая 2015 г. http://countryreport.mofcom.gov.cn/record/view110209.asp?news_id=48260.
14. 胡晶. 丝绸之路经济带与欧亚经济联盟对接合作的经济学思考. 《学术交流》2016年第3期104–109. 共6页. 徐Ц. Экономическое мышление сотрудничества по сопряжению «Экономического пояса Шелкового пути» и Евразийского экономического союза // Академический обмен. 2016. № 3. С. 104–109.
15. Погодин С. Н., Чжоу Цзюнь. Великий шелковый путь и развитие экспортного потенциала регионов // Евразийская интеграция: экономика, право. Международный научно-аналитический журнал. 2016. № 1 (19). С. 88–92.
16. 林斌, 梦茹. 丝绸之路经济带建设对中国外经贸发展的影响研究. 《全国商情》2016年第11期34–35. 共2页. Линь Б., Мэн Ж. Изучение влияния строительства «Экономического пояса Шелкового пути» на развитие китайской внешней торговли. // Торговые ведомости. 2016. № 11. С. 34–35.
17. Ефременко Д. В. Сопряжение китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» и интеграционного проекта «Евразийский экономический союз» в контексте трансформаций современного мирового порядка // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2018. Т. 23. С. 29–41.

Контактная информация:

Косов Юрий Васильевич — д-р филос. наук, проф.

Николаенко Анастасия Валентиновна — канд. полит. наук, доц.; nikolaenko-av@sziu.ranepa.ru

Погодин Сергей Николаевич — д-р ист. наук, проф.; pogodin56@mail.ru
Ли Цзинчэн — аспирант; lijс@yandex.ru

The state and prospects of cooperation between the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt

Yurij V. Kosov, Anastasiya V. Nikolaenko

*Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration,
57/43, Sredny Prospekt, Saint Petersburg, 199178, Russian Federation*

Sergej N. Pogodin, Li Jingcheng

*Peter the Great Saint-Petersburg Polytechnic University, Saint-Petersburg,
29, Polytechnicheskaya, St. Petersburg, 195251, Russian Federation*

For citation: Kosov Yu. V., Nikolaenko A. V., Pogodin S. N., Li Jingcheng. The state and prospects of cooperation between the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt. *Digest of World Politics*, vol. 10, ed. by T. S. Nemchinova, St. Petersburg, St. Petersburg State University Press, 2020, pp. 370–381. <https://doi.org/10.21638/11701/26868318.25> (In Russian)

The article discusses the current state of cooperation between the Eurasian economic Union and the silk road. Analyzes the prospects of economic integration of Russia, China, Kazakhstan, Belarus, Armenia and Kyrgyzstan. Discusses the historical development of relations between the two countries. It is noted that Eurasian economic integration is a more productive and mutually beneficial with China.

Keywords: Silk Road Economic Belt, Maritime Silk Road of the XXI century, Eurasian Economic Union, integration, transport infrastructure, international economic cooperation, Eurasianism

References

1. Baykov A. A. Economic Regionalism as a Planetary Phenomenon. Theory and Methodology of Comparison. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, 2017, vol. 10, no. 4, pp. 38–53. (In Russian)
2. Voskresenskij A. D. “Greater East Asia”: *World Politics and Energy Security*. Moscow, KomKniga Publ., 128 p. (In Russian)
3. Shakleina T. A. Phenomenon and Parameters of Great Power in the World Politics of the 21st century. Shakleina T. A., Baykov A. A. (eds.). *Megatrends: The main trajectories of evolution and world order in the 21st century*. Moscow, Aspekt Press. 283–298. (In Russian)
4. Tinbergen J. *International Economic Integration*. Elsevier. 1954. 191 p.
5. Balassa B. *The Theory of Economic Integration (Routledge Revivals)*. Routledge, 2013. 318 p.

6. Nemchinova T. S., Muzalev A. A., Govorkova A. Interaction of the Key Geopolitical Players in Central Asia: the Competitive Selection or Historical Reality? *Aktual'nye problemy mirovoi politiki v XXI veke*, St. Petersburg, St. Petersburg State University Press, 2016, pp. 213–224. (In Russian)
7. Treshchikov E. Yu. Eurasian Integration Model: Characteristics and Prospects. *Nauchnye trudy Severo-Zapadnogo instituta upravleniya RANXiGS*, 2015, vol. 6, no. 1 (18)/ Pp. 107–113. (In Russian).
8. Kosov Yu. V., Shmatko A. D. Research of the Chinese Project of Creation the Silk Road Economic Belt. *Evrazijskaya integraciya: ekonomika, pravo, politika*, 2016, no. 1 (19), pp. 35–39. (In Russian)
9. Fedorov N. V. The Free Trade Agreement between the EAEU and Vietnam as a Factor of Russian-Vietnamese Relations, *Comparative Politics Russia*, 2018, no. 1, pp. 74–90. (In Russian)
10. Nemchinova T. S. International Roundtable «Public Diplomacy in Eurasia», *Comparative Politics Russia*, 2018, no. 9 (1). Pp. 164–166. (In Russian)
11. Pogodin S. N. Prospects for Strategic Partnership between Russia and China. *Aktual'nye problemy sovremennoj politicheskoj nauki: sb. nauch. trudov*. Vyp. 10. Ed. by I. E. Timermanisa, St-Petersburg. Politexn. un-t Press, 2010, pp. 186–193.
12. Pogodin S. N. From the History of the Free Economic Zone. *Rossiya v global'nom mire*, 2011, no. 1 (21), pp. 28–34.
13. 2015年俄罗斯货物贸易及中俄双边贸易概况. A Brief Introduction to Russia-China Trade 2015. http://countryreport.mofcom.gov.cn/record/view110209.asp?news_id=48260. (In Chinese)
14. 胡晶. 丝绸之路经济带与欧亚经济联盟对接合作的经济学思考. 《学术交流》2016年第3期104–109. 共6页. *Xy Ц.* Economic thinking of cooperation to connect the “Silk Road Economic Belt” and the Eurasian Economic Union. *Akademičeskij obmen*, 2016, no. 3, pp. 104–109. (In Chinese)
15. Pogodin S. N., Chzhou Czzyun'. The Great Silk Road and the Development of the Export Potential of the Regions. *Evrazijskaya integraciya: e'konomika, pravo*, 2016, no. 1 (19), pp. 88–92.
16. 林斌, 梦茹. 丝绸之路经济带建设对中国外经贸发展的影响研究. 《全国商情》2016年第11期34–35. 共2页. *Линь Б., Мэн Ж.* Study of the impact of the construction of the “Silk Road Economic Belt” on the development of Chinese foreign trade. *Torgovye vedomosti*, 2016, no. 11, pp. 34–35. (In Chinese)
17. Efremenko D. V. Conjugation of China's Silk Road Economic Belt Initiative and the Eurasian Economic Union Integration Project in the Context of Contemporary World Order Transformations. *Kitaj v mirovoi i regional'noi politike. Istorija i sovremennost'*, 2018, vol. 23, pp. 29–41. (In Russian)

Author's information:

Yurij V. Kosov — Dr. Sci. in Philosophy, Professor;

Anastasiya V. Nikolaenko — PhD Sci. in Politology, Associate Professor; nikolaenko-av@sziu.ranepa.ru

Sergej N. Pogodin — Dr. Sci. in History, Professor; pogodin56@mail.ru

Li Jingcheng — Graduate student; lijc@yandex.ru