

ПРОБЛЕМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СТРАН ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО
СОЮЗА И ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

АННОТАЦИЯ

Рассматриваются политические и экономические предпосылки взаимодействия стран ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути. Показано, что такую основу составляют международные договоры этих государств и формирование Единого транспортного пространства в рамках ЕврАзЭС/ЕАЭС.

Ключевые слова: Международные договоры и Соглашения; торговля; товарооборот; единое транспортное пространство; транспортные коридоры; договоренности о сопряжении интеграционных проектов.

RAHIMOV I. H.,
SAIDAMIROV B. S.

PROBLEMS OF COOPERATION BETWEEN THE EURASIAN ECONOMIC UNION
AND SILK ROAD ECONOMIC BELT.

ABSTRACT

Economical and political background of cooperation between the countries of Eurasian Economic Union and Silk Road Economic Belt is considered. It is shown that such a framework is the international agreements of these countries and the formation of a single transport space within The Eurasian Economic Community / EAEC.

Keywords: International treaties and Agreements; trade; trade turnover; a single transport space; transport corridors; agreement on conjugation of integration projects.

Россия, Китай и страны Центральной Азии – соседи по региону. Взаимосвязи между этими странами (в данном случае, мы будем говорить о странах Центральной Азии входивших в СССР) имеют длительную и сложную историю. Интересующий нас – современный этап взаимоотношений этих стран охватывает конец прошлого и начало этого века.

За символическую точку отсчета можно взять 2001 г., подписание Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Россией и КНР. Государства взяли на себя обязательства укреплять заявленные в названии договора цели и устранять путем переговоров любые возникающие конфликтные ситуации.

В этом же году и годом позже были подписаны учредительные акты Шанхайской организации сотрудничества – Декларация о создании этого международного института (от 15 июня 2001 г.) и Хартия Шанхайской организации сотрудничества (от 7 июня 2002 г.).

Собственно говоря, здесь и начинается новый этап прагматического и взаимовыгодного сотрудничества двух стран. В этом смысле украинский кризис лишь ускорил развитие российско-китайских отношений, но не изменил их характер и направление. «Поворот на Вос-

ток» – долгосрочная стратегия Москвы, вызванная фундаментальными причинами российско-китайского сближения, появившимися задолго до украинского кризиса [1]. Доказательством этого могут служить важнейшие решения, направленные на развитие сотрудничества. В первую очередь, Соглашение об укреплении доверия в военной области в районе границы (от 26 апреля 1996 г.) и Соглашение о взаимном сокращении вооруженных сил в районе границы (от 24 апреля 1997 г.).

В этих и других Соглашениях принимают участие и другие государства Центральной Азии. Их тактика международного сотрудничества различна. Узбекистан предпочитает отношения в двустороннем формате. Туркменистан, поддерживая нейтральный статус, в меньшей степени поддерживает многосторонние международные структуры. Но и он входит в СНГ и активно участвует в Программе ООН для Центральной Азии СПЕКА.

Таким образом, все государства обладают большим опытом международного взаимодействия. Что и дало возможность создать в регионе многопрофильное межгосударственное сотрудничество, способствовавшее созданию мер доверия высокого уровня.

Можно сказать, что меры доверия вытекают из разработанных и общепринятых политических принципов, таких как:

- равенство, уважение к многообразию культур и стремление к совместному развитию;
- равноправие государств-членов, поддержка друг друга по вопросам, затрагивающим суверенитет, безопасность, развитие и другие жизненные интересы;
- недопущение на своей территории деятельности, противоречащей принципам уважения государственного суверенитета и территориальной целостности друг друга;
- решение разногласий политико-дипломатическими средствами на основе норм международного права путем конструктивного диалога;
- уважение права на выбор пути политического, экономического, социального и культурного развития с учетом исторического опыта и национальных особенностей каждого государства [2];
- всемерное развитие приграничного сотрудничества, стимулирование развития западных регионов Китая, укрепление экономических связей с соседними странами, углубление сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока КНР.

В регионе активно развивается торговля. Очевидно, что в торговле Китай существенно опережает Россию 32,6 млрд. против 20,8 млрд. долл. США в 2015 г. Вместе с тем, российский экспорт превышает китайский в Казахстане и Туркменистане; киргизский экспорт в Россию выше, чем в Китай.

Можно согласиться с теми, кто говорит, что торгово-экономическое сотрудничество России и КНР отражает разность экономических потенциалов стран. Но следующая статистика заставляет задуматься. К настоящему времени товарооборот остановился на уровне около 90 млрд. долл. При этом доля нефти и нефтепродуктов в экспорте России в КНР достигает 67%, доля машин и оборудования – 1%. Доля машинно-техниче-

ской продукции, электроники и транспортных средств в экспорте КНР – выше 40% [3].

Россия и Китай, объективно являются конкурентами в регионе. Но есть и сферы где интересы не пересекаются. По данным российских экспертов это:

Во-первых, – трудовая миграция.

Во-вторых, поставки вооружения.

В-третьих, региональная транспортная инфраструктура. Россия строит дороги на своей стороне границы с Казахстаном. Участвует в модернизации вагонного парка в республиках региона.

В-четвертых, – машиностроение. Россия представлена в автомобилестроении и судостроении, в производстве сельскохозяйственной техники, вертолетостроении, вагоностроении [4].

Насколько можно судить сегодня, основными «географическими» направлениями Экономического пояса Шелкового пути являются три следующих:

Северный маршрут протяженностью 6500 км: Китай (Урумчи) – Казахстан (Алашанькоу – Достык) – Россия (Казань – Москва – Брест) – страны ЕС.

Центральный маршрут 5100 км: Китай – Киргизия – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – ЕС.

Южный маршрут: Западный Китай (СУАР) – Киргизия – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция. В рамках этого коридора предусмотрен коридор на Пакистан.

Но сам проект не рассматривается как четко разработанная схема. Скорее его можно сравнить с большой русской матрешкой в которую можно вкладывать другие, практически все проекты, планируемые во внешнеполитической и внешнеэкономической сферах, – от транспортных до гуманитарных и туристских [5].

Как раз в сфере транспорта у России и стран Центральной Азии есть «домашние заготовки». На протяжении многих лет в рамках Евразийского экономического сообщества/Евразийского экономического союза действует Соглашение о формировании Транспортного союза. Соглашение подписали Белоруссия, Казахстан, Киргизия и Россия в 1998 г. Оно вступило в силу в апреле 2001 г. Цель Соглашения, формирование новой

и эффективное использование существующей транспортной инфраструктуры на пространстве Сообщества, проведение согласованной политики в этой области экономики, принятие новых нормативных правовых актов, обеспечивающих перемещение пассажиров и грузов между государствами объединения и транзит по их территории. Таким образом, государства Сообщества приступили к решению важной проблемы – формированию Единого транспортного пространства (ЕТП). Работа, проведенная в рамках Соглашения, создала условия для согласованных действий государств по унификации национального законодательства, регулирующего транспортную деятельность, позволило совместно использовать транспортную инфраструктуру и поддерживать ее в надлежащем состоянии. Это, в свою очередь, открыло возможности более полно использовать транзитный потенциал стран и имеющиеся мощности транспортного машиностроения стран ЕврАзЭС/ЕАЭС [6].

В этой деятельности страны опираются на развитие согласованных транспортных коридоров Европейская Экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана ООН (ЭСКАТО ООН) транспортных коридоров, например, транспортного коридора – Транссиб: Европа (паневропейские транспортные коридоры) – Российская Федерация – Япония (с тремя ответвлениями из РФ на: Казахстан – Китай; Корейский полуостров; Монголия – Китай).

Концепция формирования Единого транспортного пространства принята в 2008 году со сроком реализации 2020 г.

Формирование ЕТП решит следующие задачи:

- гармонизацию нормативно-правового регулирования транспортной деятельности, унификация стандартов и транспортных технологий;
- обеспечение свободного транзита;
- устранение дискриминации поставщиков транспортных услуг;
- проведение единой политики в области транспортной безопасности и т.д.

Формирование ЕТП не только очень важная, но и грандиозная задача, вполне соответствующая

китайскому проекту. Территория единого транспортного пространства составляет более 20 млн кв км, а население – более 280 млн человек. ЕТП охватывает все виды магистрального транспорта, обеспечивающие перевозки пассажиров и грузов как внутри Сообщества, так и с третьими странами. В его пределах действуют более 110 тыс. км железных дорог и 890 тыс. км автомобильных дорог общего пользования, 110 тыс. км внутренних водных путей, 98 международных аэропортов, 37 категорированных аэродромов и перегрузочные комплексы морских торговых портов в Каспийском, Азово-Черноморском, Балтийском, Северном и Дальневосточном бассейнах. [7]

Основную работу проводят сами государства, в которых приняты и реализуются целевые программы по развитию национальных транспортных систем и их включению в межрегиональные и международные транспортные сети [8].

Главной задачей сегодня является доведения общего объема перевозок грузов до 490 млн т. к 2020 г. Выполнение этой задачи сопряжено с большими трудностями, но существующий потенциал позволяет надеяться на ее выполнение. Таким образом, можно говорить, что существуют реальные сферы взаимодействия. Безусловно, в настоящее время многие предложения находятся на этапе обсуждения. Но сопряжения проекта ЕАЭС с китайским Экономическим поясом Шелкового пути просматривается достаточно четко.

Однако, проекты ЕАЭС И ЭПШП – асимметричные проекты. ЕАЭС представляет собой межгосударственную структуру, цель которой заключается в создании полноценной региональной экономической межправительственной организации. Задачи организации – обеспечение устойчивого экономического развития осуществление всесторонней модернизации и усиление конкурентоспособности национальных экономик стран-членов в рамках глобальной экономики. Эксперты, в частности, говорят о том, что ЕАЭС как международная организация мог бы взять на себя координацию двустороннего партнерства входящих в него государств с КНР через механизмы согла-

сования промышленной транспортной политики, политики в сфере регулирования рынка труда и т.д.

Это новое направление деятельности ЕАЭС, разработка соответствующих политик. Так, скоординированная (согласованная) транспортная политика направлена на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства.

- создание и развитие евразийских транспортных коридоров;
- развитие транспортной инфраструктуры;
- создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки;
- либерализация транспортных услуг между государствами-членами.

Эксперты сравнивают визит президента Российской Федерации в Китай «буквально прорывом в отношениях двух стран» [9]. Многочисленные соглашения о межрегиональном сотрудничестве, подписанные во время визита В. В. Путина 20-21 мая 2014 г. вывели взаимоотношения двух стран на новый уровень.

В частности, в мае 2014 г. было достигнуто соглашение о расширении и углублении кооперационных связей между компаниями России и Китая, прежде всего в сфере энергетического сотрудничества, включая газовые контракты. Стала реальностью возможность в среднесрочной перспективе создать Трансконтинентальную газотранспортную структуру «Россия – Китай», которая может стать основой будущей глобальной Азиатской газотранспортной системы в регионе.

В мае 2015 была подписана декларация о сопряжении Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пояса Шелкового пути. В июне 2016 г. министр иностранных дел РФ С. Лавров в Государственной Думе заявил: «Достигнута принципиальная договоренность о поиске путей сопряжения планов развития ЕАЭС и проекта «Экономического пояса Шелкового пути», ведутся переговоры о создании Зон свободной торговли с целым рядом государств из самых разных районов мира» [10] и т. д.

И все-таки, особенно обольщаться не стоит. Китайский бизнес прагматичный партнер. И с ним надо учиться работать. Так, по сообщению Евразийской экономической комиссии ЕАЭС, активная деятельность по защите внутреннего рынка, ведется постоянно; по состоянию на конец 2014 г. в ЕАЭС действовало 8 антидемпинговых мер и 2 специальные защитные меры, проводилось 10 расследований [11], в основном в отношении китайского бизнеса.

В конце своего выступления, также хотелось отметить, последнее выступление Президента Белоруссии с посланием Национальному Собранию республики и народу. Где речь в частности шла и о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) и проблемах работы в его рамках.

Лидер страны отметил, что изначально на ЕАЭС возлагались надежды, ведь участники договорились об упрощении процедуры товарооборота, движения рабочей силы и капитала, о создании системной работы в рамках организации. Однако, констатировал президент, получилось не все.

Основные проблемы Лукашенко видит в том, что участники упрекают друг друга в занижении цен, не могут поделить общий кредитный фонд. Еще одним негативным фактором стала и политика протекционизма, иными словами создания комфортных условий только для отечественного бизнеса, из-за чего снизился объем товарооборота.

Александр Лукашенко считает, что участникам ЕАЭС надо понять, что рынок организации – общий, самодостаточный, а не отдельно взятой страны. Только развивая его в таком виде, можно избежать негативных последствий санкций и выйти победителями.

Список литературы

1. Российско-китайский диалог: модель 2015 доклад № 18/2015 //Лузянин С.Г. (рук) и др.; Чжао Х (рук) и др.; Российский совет по международным делам (РСМД). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russiancouncil.ru/report18>.
2. Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества до 2025 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sco-russia.ru/documents>.

3. Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии. № 28/2016. /А. Казанцев, И. Звягельская Е.Кузьмина, С. Лузянин; Российский совет по международным делам. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://Russiancouncil.ru/paper28>
4. Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии. № 28/2016. /А. Казанцев, И. Звягельская Е.Кузьмина, С. Лузянин; Российский совет по международным делам. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://Russiancouncil.ru/paper28>
5. Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии. № 28/2016. /А. Казанцев, И. Звягельская Е.Кузьмина, С. Лузянин; Российский совет по международным делам. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://Russiancouncil.ru/paper28>
6. ЕвразЭС: экономическое притяжение. – М., 2005. – С. 118.
7. Регулирование внешней торговли таможенного союза в рамках ЕвразЭС, – М., 2011. – С.355.
8. Регулирование внешней торговли таможенного союза в рамках ЕвразЭС. – М., 2011. – С.355.
9. Российско-китайский диалог: модель 2015 доклад № 18/2015 /Лузянин С.Г. (рук) и др.; Чжао Х (рук) и др.; Российский совет по международным делам (РСМД). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http:// russiancouncil.ru/report18](http://russiancouncil.ru/report18).
10. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://inform-24.com/9417-sergey-lavrov-vystupil-na-pravitelstvennom-chase-v-gosdume.html>
11. Евразийский экономический союз. Архитектура будущего. Годовой отчет ЕЭК за 2014 г. – ЕЕС_ar 2014 pdf. – С.21.