

# Проблемы взаимодействия стран ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути

## Problems of interaction between the EAEU countries and the silk road Economic belt

**Малянкина Е.А.**

преподаватель 1 кафедры (экономики, менеджмента и права) филиала федерального государственного казенного военного образовательного учреждения высшего образования «Военная академия материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулева» Министерства обороны Российской Федерации в г. Вольске.

e-mail: mall5883@yandex.ru

**Malyankina E.A.**

teacher of 1 Department (Economics, management and law) of the branch of the Federal state military educational institution of higher education "Military Academy of logistics named after army General A. V. Khrulev" of the Ministry of defense of the Russian Federation in Volsk

e-mail: mall5883@yandex.ru

### Аннотация

В статье рассмотрены политические и экономические условия взаимодействия стран Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Показано, что в рамках ЕврАзЭС / ЕАЭС формируется основа международных соглашений государств и единое транспортное пространство между ними.

**Ключевые слова:** торговля, товарооборот, единое транспортное пространство, транспортные коридоры, интеграция.

### Abstract

The article deals with the political and economic conditions of interaction between the countries of the Eurasian economic Union and the silk road Economic belt. It is shown that within the framework of the EurAsEC/EAEU, the basis of international agreements of States and a single transport space between them is formed.

**Keywords:** trade, trade turnover, common transport space, transport corridors, integration.

Россия, Китай и Центральная Азия – региональные соседи. Отношения между странами (в данном случае речь пойдет о странах Центральной Азии, которые входили в состав СССР) имеют долгую и сложную историю. Нынешний этап отношений между интересующими нас странами включает в себя конец прошлого и начало этого века.

Символической отправной точкой может стать подписание в 2001 г. российско-китайского договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве. Государства взяли на себя обязательство укрепить цели, изложенные в договоре, и полны решимости урегулировать любые конфликтные ситуации, возникающие в результате переговоров.

В том же году и через год были подписаны Декларация о создании ШОС (15 июня 2001 г.) и Хартия ШОС (7 июня 2002 г.).

Фактически, обе страны начинают новый этап практического и взаимовыгодного сотрудничества. В этом смысле украинский кризис лишь ускорил развитие российско-китайских отношений, но не изменил их характер и направление. «Поворот на Восток» – долгосрочная стратегия Москвы, лежащая в основе российско-китайских дружественных

отношений, возникших задолго до украинского кризиса [1]. Об этом свидетельствуют важнейшие решения, направленные на развитие сотрудничества. Во-первых, соглашение об укреплении доверия в военной сфере в приграничных районах (26 апреля 1996 г.) и соглашение о взаимном сокращении вооруженных сил в приграничных районах (с 24 апреля 1997 г.).

К этим и другим соглашениям присоединились и другие страны Центральной Азии. Их стратегия международного сотрудничества отличается. Узбекистан предпочитает двусторонние отношения. Туркменистан поддерживает статус нейтралитета. Но он так же входит в состав СНГ и активно участвует в специальной программе ООН для Центральной Азии.

Таким образом, все страны имеют большой опыт международного сотрудничества. Это позволяет осуществлять междисциплинарное межгосударственное сотрудничество в регионе, что способствует выработке мер по укреплению доверия на высоком уровне.

Меры укрепления доверия могут исходить из установленных и общепринятых политических принципов, таких как:

- равенство, уважение мультикультурализма, стремление к совместному развитию;
- взаимная помощь в вопросах равенства, суверенитета, безопасности, развития и других существенных интересов государств;
- предотвращение на своей территории деятельности, противоречащей принципам уважения суверенитета и территориальной целостности государств;
- решение разногласий политико-дипломатическими средствами на основе международного права посредством конструктивного диалога;
- уважение права выбирать путь политического, экономического, социального и культурного развития с учетом исторического опыта и национальных особенностей каждой страны [2];
- всестороннее развитие приграничного сотрудничества, содействие развитию западных регионов Китая, укрепление экономических связей с соседними странами, углубление сотрудничества между Дальним Востоком и Восточной Сибирью Российской Федерации и Северо-Восточным Китаем.

Торговля в регионе активно развивается. Очевидно, что Китай значительно опережает Россию на 32,6 млн долл., по сравнению с 20,8 млрд долл. В 2015 г. российский экспорт превысил экспорт Китая в Казахстан и Туркменистан, а Кыргызстан – в Россию.

Мы можем согласиться с теми, кто сказал, что торгово-экономическое сотрудничество России и Китая отражает разницу в экономическом потенциале страны. Но следующая статистика заставит вас задуматься. На сегодняшний день торговля прекратилась примерно на 90 млрд долл. Доля нефти и нефтепродуктов в российском экспорте в Китай составила 67%, в машиностроении – 1%. Доля машин, электроники и транспортных средств в экспорте Китая составляет более 40% [3].

Россия и Китай являются объективными конкурентами в регионе. Но есть области, в которых интересы не перекрываются. По мнению российских экспертов, это:

- во-первых, трудовая миграция;
- во-вторых, поставки вооружения;
- в-третьих, региональная транспортная инфраструктура. Россия строит дороги на одной стороне границы с Казахстаном. Участие в модернизации автомобильного парка республики в регионе;
- в-четвертых, – машиностроение. Россия представлена в автомобилестроении и судостроении, в производстве сельскохозяйственной техники, вертолетостроении, автомобилестроении [4].

По наиболее важным «географическим» направлениям экономического пояса Шелкового пути можно судить о следующих трех:

- Протяженность Северного маршрута 6500 км: Китай (Урумчи) – Казахстан (Алашанькоу – Достык) – Россия (Казань – Москва – Брест) – ЕС.

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

Южный маршрут: Западный Китай (СУАР) – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция. В рамках этого маршрута имеется коридор, ведущий в Пакистан.

Но сам проект не является хорошо продуманной моделью. Наоборот, это может быть похоже на российскую матрешку, в которую можно вкладывать средства, практически все проекты планируются во внешней политике и во внешней экономике – от транспорта до гуманитарных и туристических [5].

В сфере транспорта в России и странах Центральной Азии действуют «самодельные препараты». В рамках ЕврАзЭС / Евразийского экономического союза уже много лет действует соглашение о создании транспортного союза. Соглашение было подписано в 1998 г. Беларусью, Казахстаном, Киргизией и Россией. Он вступил в силу в апреле 2001 г. Соглашение направлено на формирование нового и эффективного использования существующей транспортной инфраструктуры в обществе, реализацию скоординированной политики в этой сфере экономики, принятие нового законодательства о пассажирских и грузовых перевозках, поэтому сообщество государств-членов приступило к решению важной задачи – созданию единого транспортного пространства (ЕТП). Работа, проводимая в рамках соглашения, создает условия для согласованных действий государств по гармонизации национального законодательства о транспортной деятельности, совместному использованию транспортной инфраструктуры и поддержанию ее в надлежащем состоянии. Это, в свою очередь, открывает возможности для более эффективного использования транзитного потенциала этих стран и существующих транспортно-технологических возможностей стран ЕврАзЭС [6].

В этой деятельности страны опираются на развитие скоординированных транспортных коридоров Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана ООН (ЭСКАТО ООН), транспортные коридоры, например, Транссибирский транспортный коридор: Европа (общеевропейский транспортный коридор) – Российская Федерация – Япония (с тремя ответвлениями из Российской Федерации: Казахстан – Китай, Корейский полуостров, Монголия – Китай).

Концепция создания единой транспортной сферы была принята в 2008 г. с предельным сроком реализации до 2020 г.

Формирование ЕТП позволит решить следующие задачи:

- гармонизация законодательства о транспортных правилах, стандартах и транспортных технологиях;
- обеспечение свободной перевозки;
- ликвидация дискриминации поставщиков транспортных услуг;
- реализация единой политики в таких областях, как безопасность дорожного движения.

Формирование ЕТП – это не только очень важная, но и масштабная работа, вполне соответствующая китайскому проекту. Территория общей транспортной зоны, которая составляет более 20 млн квадратных километров, с населением более 280 тыс. чел. ЕТП охватывает все виды основных транспортных услуг для перевозки людей и грузов внутри сообщества и в третьих странах. На его территории насчитывается более 110 тыс. километров железных дорог и 890 тыс. километров дорог общего пользования, 110 тыс. километров внутренних водных путей, 98 международных аэропортов, 37 классифицированных аэродромов и перегрузочные комплексы морских торговых портов Каспийского, Азовского, Черного, Балтийского, Северного и Дальневосточного бассейнов [7].

Основная работа ведется самими странами, которые принимают и реализуют целевые программы развития национальных транспортных систем и интеграции их в межрегиональные и международные транспортные сети [8].

Главная задача сегодня – довести общий объем грузоперевозок до 490 млн тонн к 2020 г. Эта работа сталкивается с огромными трудностями, но существующий потенциал дает нам надежду на его реализацию. Поэтому можно сказать, что есть реальные сферы взаимодействия. Конечно, сейчас обсуждается много предложений. Но сопряжение проекта ЕАЭС с китайским экономическим поясом Шелкового пути хорошо видно.

Однако эти проекты, ЕАЭС и Экономический пояс Шелкового пути, являются асимметричными. ЕАЭС – это межправительственная структура, целью которой является создание всеобъемлющей региональной межправительственной экономической организации. Цель организации – обеспечение устойчивого экономического развития, комплексная модернизация и укрепление конкурентоспособности экономик государств-членов в мировой экономике. Эксперты отмечают, что ЕАЭС, как международная организация, может взять на себя координацию двустороннего партнерства между государствами-членами и Китаем, координируя политику трансфертов промышленности, политику рынка труда и другие механизмы.

Это новое направление деятельности Евразийского экономического союза, выработка соответствующей политики. Таким образом, согласованная (скоординированная) транспортная политика направлена на обеспечение экономической интеграции, последовательного и постепенного формирования единого транспортного региона.

Эксперты сравнивают визит Президента Российской Федерации в Китай «буквально прорывом в отношениях между двумя странами» [9]. Подписанное 20–21 мая 2014 г. соглашение о межрегиональном сотрудничестве вывело отношения двух стран на новый уровень.

В частности, соглашение о расширении и углублении сотрудничества между российскими и китайскими компаниями было достигнуто в мае 2014 г. Возможность создания в среднесрочной перспективе трансконтинентальной газотранспортной структуры «Россия – Китай», которая может стать основой будущей глобальной газотранспортной системы региона, стала реальностью.

В мае 2015 г. была подписана Декларация об интеграции Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. В июне 2016 г. министр иностранных дел России С.В. Лавров заявил в Госдуме: «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].

## Литература

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. *Казанцев А., Звягельская И., Кузьмина Е., Лузянин С.* Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии. № 28/2016. 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>