

# Политическая и экономическая основа участия России и государств Центральной Азии в Китайском проекте создания Экономического пояса Шелкового пути

**Торопыгин Андрей Владимирович**

Северо-Западный институт управления — филиал РАНХиГС (Санкт-Петербург)  
Профессор кафедры международных отношений  
Доктор политических наук  
ToropyginAV@mail.ru

## РЕФЕРАТ

В статье рассматриваются политические и экономические предпосылки взаимодействия России и стран Центральной Азии в проекте 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

Toropygin A. V.

## The Political and Economic Basis of Russian and Central Asian States' Participation in the Chinese Project of the Silk Road Economic Zone Building

**Toropygin Andrey Vladimirovich**

North-West Institute of Management — branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Saint-Petersburg, Russian Federation)  
Professor of the Chair of International Relations  
Doctor of Science (Political Sciences)  
ToropyginAV@mail.ru

## ABSTRACT

The political and economic preconditions for cooperation between Russia and the Central Asian states in the project of the Silk Road Economic zone are 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 нынешнего 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 Восток» — долгосрочная стратегия Москвы, вызванная фундаментальными причинами российско-китайского сближения, появившимися задолго до украинского кризиса<sup>1</sup>. Доказательством этого могут служить

<sup>1</sup> 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]. URL: russiancouncil.ru/report18 (дата обращения: 20.12.2016).

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<sup>1</sup>;
- 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 долл. против 20,8 млрд 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-технической продукции, электроники и транспортных средств в экспорте КНР — выше 40%<sup>2</sup>.

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<sup>3</sup>.

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.

<sup>1</sup> *Стратегия* развития Шанхайской организации сотрудничества до 2025 г.: [Электронный ресурс]. URL: sco-russia.ru/documents (дата обращения: 20.12.2016).

<sup>2</sup> *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]. URL: RussianCouncil.ru|paper28 (дата обращения: 20.12.2016).

<sup>3</sup> Там же.

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<sup>1</sup>.

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<sup>2</sup>.

В этой деятельности страны опираются на развитие согласованных 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 г. со сроком реализации 2020 г.

Формирование ЕТП решит следующие задачи:

- гармонизация 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 км<sup>2</sup>, 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 категоризированных аэродромов и перегрузочные комплексы морских торговых портов в Каспийском, Азово-Черноморском, Балтийском, Северном и Дальневосточном бассейнах<sup>3</sup>.

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<sup>4</sup>.

Главной задачей сегодня является доведение 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 сопряжение 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. ЭПШП — инициа-

<sup>1</sup> Там же.

<sup>2</sup> *ЕВРАЗЭС: экономическое притяжение*. М., 2005. С. 118.

<sup>3</sup> *Регулирование внешней торговли таможенного союза в рамках ЕврАзЭС* М., 2011. С. 355.

<sup>4</sup> Там же.

тива, рассчитанная на привлечение государств, институтов и организаций многостороннего сотрудничества. Для преодоления асимметрии необходимо сформировать институты сотрудничества. 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 согласования 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 с прорывом в отношениях двух стран»<sup>1</sup>. 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 г. была подписана декларация о сопряжении Евразийского экономического союза и Экономического 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»<sup>2</sup> 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<sup>3</sup>, в основном в отношении китайского бизнеса.

<sup>1</sup> *Российско-китайский диалог: модель 2015: доклад № 18/2015.*

<sup>2</sup> Сергей Лавров выступил на правительственном часе в Госдуме // Информ-24 [Электронный ресурс]. URL: <https://inform-24.com/%2F9417-sergey-lavrov-vystupil-na-pravitelstvennom-chase-v-gosdume.html&lr=2&redircnt=1492072138.1> (дата обращения: 20.12.2016).

<sup>3</sup> *Евразийский экономический союз. Архитектура будущего. Годовой отчет ЕЭК за 2014 г. С. 21: [Электронный ресурс]. URL: .EEC\_ar 2014 pdf (дата обращения: 20.12.2016).*