

Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути: вопросы устойчивого развития

Говорова Ангелина Валерьевна

E-mail: angelinagovorova@yandex.ru

В сентябре 2013 года Председатель КНР Си Цзиньпин на своём выступлении в Казахстане рассказал об идее создания «новой модели сотрудничества» Китая и стран Евразии, которая строится на основе старейшего торгового маршрута мира – Шёлкового пути [6]. Концепция Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП) предполагает объединение евразийских стран по пяти направлениям: усиление политических связей, строительство единой дорожной сети, усиление торговых связей, развитие валютных отношений и усиление народных связей [6].

Цель, которую преследовал Китай, создавая ЭПШП (который впоследствии стал частью более крупного проекта – «Один пояс, один путь»), состояла в выходе Китая напрямую на рынок Европы. 18 января 2017 года первый товарный поезд прибыл из китайской провинции Чжэцзян в Лондон. Таким образом, Великобритания стала 18-ой европейской страной, которая напрямую связана с КНР железной дорогой [5]. Преимущество железнодорожного сообщения Китая (а также других стран Азии) и Европы состоит, во-первых, в увеличении скорости поставок, и, во-вторых, в сравнительно низкой стоимости перевозок.

ЭПШП представляет собой не одну прямую железную дорогу с востока на запад, а включает в себя три направления: северное (Китай – Казахстан – Россия – Европа), центральное (Китай – Центральная Азия – Ближний Восток) и южное (Китай – Индия – Бангладеш – Мьянма). В рамках проекта «Один пояс – один путь» его дополняет Морской шёлковый путь (через Малаккский пролив в Индийский океан и к Африке) [1]. Таким образом, «новый Шёлковый путь» затрагивает интересы практически всех азиатских стран, в том числе и участников ЕАЭС.

ЭПШП – это не только торговый путь, но и целая сеть экономических, политических, энергетических и культурных связей. Здесь следует заметить, что, с экономической точки зрения, Китай заинтересован не столько в экспорте товаров, сколько в экспорте капитала (технологий, рабочей силы, кредитов и так далее) [3]. Фактически, Китай создаёт схему единого или совместного развития Азии как части мирового сообщества [6] и готов инвестировать в этот процесс крупные суммы денег, сделав его основным международным проектом, в котором участвует КНР. Таким образом, Китай предлагает своим партнёрам новую модель интеграции, которая бы учитывала разный уровень развития участвующих стран и разнонаправленность их социально-экономических ориентиров [1].

В первую очередь в рамках ЭПШП необходимо создать транспортно-логистический пояс, который нужно дополнить вторым по значению поясом – энергетическим [4]. Планирование и создание энергетического пояса требует подготовки энергетической программы сотрудничества стран Азии, на территории которых пролегает ЭПШП. Такая необходимость обусловлена, во-первых, потребностью в обеспечении топливно-энергетическими ресурсами транспортно-логистических коридоров ЭПШП [2], и, во-вторых, потребностью создания единой топливно-энергетической сети (ТЭС) на территории Азии. Развитие такой обширной ТЭС ставит перед странами, на территории которых проходит ЭПШП, задачи не только по согласованию действий относительно её постройки и осуществления поставок энергоресурсов, но и, в том числе, по проведению единой политики защиты окружающей среды. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП – уникальная возможность по разработке программы устойчивого развития в азиатском регионе. Сопряжение позволит не только увеличить

темпы экономического развития стран-участниц, но и взглянуть в будущее развитие региона. В рамках данного доклада рассматриваются перспективы сотрудничества стран в области устойчивого развития с учётом текущих прогнозов ведущих мировых агентств. Один из рассматриваемых вариантов развития сотрудничества может стать сценарием для построения не только экономически успешной модели, но и позволит сохранить полученные результаты и достигнутые вершины роста для будущих поколений без ущерба для окружающей среды и иных негативных внешних эффектов.

Список использованных источников

1. Авдокушин Е.Ф. Тигр прыгнул, дракон взлетел - проект «Один пояс - один путь». Теория и практика // Вопросы новой экономики. 2015. № 4 (36). С. 4–18.
2. Бабич С.В., Кириченко А.Б. Перспективы сотрудничества стран «Нового Шёлкового пути» в энергетике // Журнал правовых и экономических исследований. 2016. № 4. С. 7–11.
3. Ларин А.Г. К анализу сущности проекта ЭПШП и его сопряжения с ЕАЭС // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2016. № 21 (21). С. 138–149.
4. Ремыга В.Н. Экономический пояс Шёлкового пути // Вестник Финансового Университета. 2015. (5). С. 121–130.
5. В Лондон прибыл первый товарный поезд из Китая [Электронный ресурс]. URL: <http://www.bbc.com/russian/news-38667444> (дата обращения: 18.01.2017).
6. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете (полный текст) [Электронный ресурс]. URL: <http://russian.people.com.cn/95197/8392674.html> (дата обращения: 08.01.2017).