

Многовекторность процесса евразийской интеграции

Шамахов Владимир Александрович

Северо-Западный институт управления — филиал РАНХиГС (Санкт-Петербург)
Директор
Доктор экономических наук
director@sziu.ru

РЕФЕРАТ

В статье представлена характеристика многовекторности евразийской интеграции, в контексте общемировых трендов современного развития. Одним из основных направлений взаимодействия в рамках евразийской интеграции сегодня выступает ЕАЭС — «Экономический пояс Шелкового пути». Такого рода взаимодействие предполагает развитие не только сферы экономики или транспорта, но и новые взаимоотношения в различных формах публичной дипломатии как важнейшего механизма становления межгосударственного стратегического партнерства на евразийском пространстве в долгосрочной перспективе.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

многовекторность интеграции, ЕАЭС, «Экономический пояс Шелкового пути», транспортные коридоры, публичная дипломатия, зоны свободной торговли, рынки, региональные интеграционные процессы, региональные соглашения

Shamakhov V. A.

Multivector Nature of the Eurasian Integration Process

Shamakhov Vladimir Alexandrovich

North-West Institute of Management — branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Saint-Petersburg, Russian Federation)
Director
Doctor of Science (Economy)
director@sziu.ru

ABSTRACT

In the article is characterized the multi-vector of the Eurasian integration in the context of global trends of modern development. One of the key directions of cooperation within the framework of Eurasian integration now is the Eurasian Economic Union — «The economic belt of the Silk Road». Such collaboration involves the development of not only the economy or transport, but also a new relationship in various forms of public diplomacy as an important mechanism for the formation of international strategic partnership within the Eurasian space in the long term.

KEYWORDS

multi-vector integration, the Eurasian Economic Union, «The economic belt of the Silk Road», transport corridors, public diplomacy, free trade zones, markets, regional integration processes and regional agreements

Евразийская интеграция сформировалась как многовекторный процесс, охватывающий все основные сферы жизнедеятельности общества и государства. До недавнего времени интеграционная политика России была ориентирована в большей степени на западное направление. Основным торговым партнером являлся Европейский Союз. Поэтому усиление восточного вектора в последние годы создает возможность сбалансировать общую интеграционную политику нашей страны.

Россия и ее партнеры по евразийской интеграции формируют новое геополитическое пространство в соответствии с планами совместного интеграционного проекта. Контуры этого проекта были определены в 2011 г. в трех основополагающих статьях лидеров трех стран: В.В. Путина «Новый интеграционный проект для Евразии. Будущее, которое рождается сегодня»¹, А.Г. Лукашенко «О судьбах нашей интеграции»², Н.А. Назарбаева «Евразийский союз: от идеи к истории будущего»³. В сжатой, концептуальной форме в этих работах даны ответы на все важнейшие вопросы:

- почему необходима евразийская интеграция;
- в чем ее основной смысл;
- что представляет собой евразийский регион в экономическом, социальном и политическом смыслах.

В статьях изложены также организационные принципы евразийского интеграционного проекта и основные направления его конкретного воплощения.

За время, прошедшее от момента публикаций до сегодняшнего дня, произошло много событий. В полном соответствии с намеченными планами Россия, Казахстан и Беларусь перешли к новому этапу интеграции — формированию Евразийского экономического союза (ЕАЭС), который, как известно, начал работать с 1 января 2015 г. В определенном смысле, это событие знаковое не только с экономической точки зрения, но и человеческой — в обиход вернулось слово «союз» в значении близких дружеских отношений. Вскоре к Союзу присоединились Армения и Киргизия.

Развитие общего рынка в рамках ЕАЭС — сложнейшая социально-экономическая и политическая задача. Существуют внутренние и внешние негативные факторы, тормозящие развитие процесса интеграции. Не до конца гармонизированы различные сферы правоотношений. Многие регулируются национальными законами, далекими от унификации. Пока не удалось создать равные условия для деятельности предприятий разных государств, а также правил налогообложения и др. Этим постоянно занимается Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК). Стоит также добавить общемировую экономическую стагнацию, низкие цены на нефть и сырьевые ресурсы на мировом рынке, санкции. Одним словом, сейчас то время, когда необходимо мобилизоваться!

В целом евразийская интеграция вписывается в общемировой тренд регионального развития. США с ЕС, а также со странами Тихоокеанского региона уже договорились о разворачивании межрегиональных интеграционных процессов. Создание таких обширных зон свободной торговли — общемировая тенденция. Речь идет о том, на чьих условиях они будут создаваться.

Регионализация в форме международной, и, в первую очередь, экономической интеграции — это тренд межгосударственных взаимоотношений. И в этом смысле современная Евразия представляется пространством геополитической трансформации.

В данном случае имеются в виду как новые независимые государства, так и различные международные структуры. Центральное место в евразийском регионе занимают такие международные институты, как ШОС, ОДКБ, Таможенный союз, СНГ. Но здесь действуют и другие международные структуры, имеющие трансрегиональный характер, которые нельзя не принимать во внимание. Это следующие международные институты: Организация исламского сотрудничества (ОИС), Ис-

¹ См. Статья В.В. Путина «Новый интеграционный проект для Евразии. Будущее, которое рождается сегодня» // [Электронный ресурс]. URL: <http://izvestia.ru/news/502761> (дата обращения: 19.10.15).

² См. статья А.Г. Лукашенко «О судьбах нашей интеграции» // [Электронный ресурс]. URL: <http://izvestia.ru/news/504081> (дата обращения: 19.10.15).

³ См. статья Н.А. Назарбаева «Евразийский союз: от идеи к истории будущего» // [Электронный ресурс]. URL: <http://izvestia.ru/news/504908> (дата обращения: 19.10.15).

ламский банк развития (ИБР), Организация экономического сотрудничества (ОЭС)¹. Конечно, необходимо помнить о таких структурах, как Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Совет евроатлантического партнерства (СЕАП), программа НАТО «Партнерство во имя мира», программа ЕС «Региональная стратегия поддержки Центральной Азии Евросоюзом» и «Европейская инициатива в области демократии и прав человека».

Следует согласиться с известным экспертом Ж.О. Омуровой, сотрудником Киргизского национального университета им. Баласыгана, которая пишет, что ШОС — это китайский вектор внешних связей региона, ОИК, ОЭС, ИБР — исламский вектор, ОБСЕ, ЕС — европейский, а СЕАП и программы НАТО, соответственно, евроатлантический. Таким образом, можно говорить, что в Евразии складывается региональная система многоуровневого управления. Совершенно понятно, что глобализация не знает региональных границ, и влияние указанных уровней, конечно, далеко не одинаковое. Так, Китайская Народная Республика продвигает свой интеграционный проект «Экономический пояс Шелкового пути». Россия и Китай договорились о достижении взаимодействия двух интеграционных проектов — Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути». Но взаимодействие не отвергает конкуренции, как между этими ведущими странами, так и остальными объектами международных отношений. Основные выгоды получит тот, кто успешнее, с большей для себя пользой впишется в новый проект, будет создавать многоуровневую систему управления интеграцией.

В чем наши сравнительные преимущества? Для их нахождения и обоснования, безусловно, требуется исследовательская деятельность. Однако есть сферы деятельности и правоотношений, где такие преимущества позволяет выявить даже краткий анализ евразийского регионального развития. К таким зонам превосходства относятся транспорт и трансграничное/приграничное сотрудничество.

Вокруг «Шелкового пути», вдоль дорог, соединивших Восток и Запад, возникали государства, впитавшие в себя мудрость Востока и прагматизм Запада. Транспорт привнес новое качество жизни.

Нам, жителям Петербурга, это может быть даже яснее чем другим. В нашем городе закладывались основы евразийского сотрудничества в транспортной сфере. Так, первая Международная евро-азиатская конференция по транспорту, которая состоялась в мае 1998 г. в Санкт-Петербурге, вызвала большой резонанс у профессионалов-транспортников и общественности. Вторая Международная евро-азиатская конференция по транспорту (Санкт-Петербург, 2000 г.)² обсудила конкретные проекты и документы.

В рамках этого обсуждения Европейская Экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана ООН (ЭСКАТО ООН) представили «Общую стратегическую позицию по евро-азиатским транспортным связям» — документ, охватывающий все направления развития транспорта в регионе Евразия.

В «Стратегической позиции» были представлены четыре основных евразийских транспортных коридора:

Транссиб: Европа (панъевропейские транспортные коридоры) — Российская Федерация — Япония (с тремя ответвлениями из РФ: Казахстан — Китай, Корейский полуостров, Монголия — Китай).

¹ Организация экономического сотрудничества (ОЭС) создана в 1985 г., с 1992 г. в нее входят Киргизия, Таджикистан, Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, Афганистан, Азербайджан. Штаб-квартира в Тегеране (Иран).

²См. Вторая международная евро-азиатская конференция по транспорту // [Электронный ресурс]. URL: http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=680 (дата обращения: 19.10.15).

ТРАСЕКА: Восточная Европа — переправа на Черном море (Кавказ) — переправа на Каспийском море — Центральная Азия.

Южный: Юго-Восточная Европа — Турция — Исламская Республика Иран (с двумя ответвлениями на Центральную Азию — Китай, Южную Азию — Юго-Восточную Азию, Южный Китай).

Север-Юг: Северная Европа — Российская Федерация (с тремя ответвлениями на Кавказ — Персидский залив, Центральную Азию — Персидский залив, переправу на Каспийское море — Исламскую Республику Иран — Персидский залив).

Такой подход учитывается при развитии транспортной инфраструктуры евразийского региона. В Договоре «О евразийском экономическом союзе» развитию транспорта посвящен целый раздел. В нем ставится задача формирования скоординированной транспортной политики. Задачами такой политики являются:

- создание общего рынка транспортных услуг;
- эффективное использование транспортного потенциала;
- обеспечение безопасности на транспорте и т. д.

У нас есть все условия для того, чтобы предложить и, более того, влиять на правила развития этого сектора взаимодействия.

В контексте реализации таких масштабных проектов как новый «Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС одной из важнейших задач является развитие системы интеграционных связей между государствами в различных формах, в том числе и трансграничных. Основными участниками трансграничного сотрудничества являются внутренние субъекты: области, губернии, уезды, крупные города. Между субъектами данного сотрудничества устанавливаются прямые связи, которые регулируются национальными законодательствами и регламентируются в рамках договоров и соглашений, заключенных в рамках международных проектов. Подобная форма сотрудничества имеет наилучшие перспективы именно в рамках определенного геополитического пространства, так как территориальные образования внутри него относительно компактны в географическом измерении, с развитой системой транспортных коммуникаций и связи.

Важным этапом развития евразийского региона может стать совместный интеграционный проект России и Китая. 8 мая 2015 г. руководители России и Китая В. В. Путин и Си Цзиньпин договорились о сопряжении проектов ЕАЭС и «Шелковый путь». В результате такого сопряжения будет создано общее евроазиатское торгово-экономическое пространство и транспортный коридор между Европой и Азией.

Настоящий проект на данной стадии своего развития является двусторонним российско-китайским, однако даже краткий предварительный анализ геополитической конфигурации, экономической составляющей, транспортной и логистической структуры проекта показывает, что он может в разной степени вовлечь не один десяток стран. Уже сейчас большие надежды на данный проект возлагает Южная Корея. Из южнокорейских и китайских портов по морскому пути суда-контейнеровозы с товарами из Восточной Азии пройдут путь до гаваней Западной Европы за 40–45 суток. Обсуждаемый проект позволит создать транспортный коридор, который сократит время в пути в 3–4 раза.

Сопряжение ЕАЭС и «Шелкового пути» следует рассматривать как мега-проект, который будет включать в себя большой массив разнообразных проектов различных масштабов. К ним относятся высокоскоростная магистраль Москва–Пекин, включая строящийся сейчас отрезок от Москвы до Казани, который станет ее частью. Возникнут финансовые подпроекты по финансированию сопряжения ЕАЭС и «Шелкового пути», в которых заинтересованы как китайские и российские банки, так и недавно созданный банк БРИКС, а также банки других, третьих стран.

В зонах, где будет проходить транспортный коридор, будут возникать новые предприятия и производства, а в месте концентрации таких предприятий появятся зоны высокого развития. Большой интерес к данному проекту проявляют государства Центральной Азии, прежде всего Казахстан; велик интерес к этому проекту в Беларуси, которая может стать мостом Западной Европы для прохождения значительных объемов грузов из транспортных коридоров Шелкового пути. В данной связи совершенно очевидно, что проект сопряжения ЕАЭС и «Великого шелкового пути» по мере своего развития будет все больше выходить за территориальные пределы и пределы юрисдикции Евразийского союза и КНР.

Для устойчивого функционирования данного мега-проекта и нахождения взаимопонимания между государствами, которые будут привлекаться к нему с различной скоростью вхождения и с различной степенью участия, необходимо создание международных организаций и институтов. Такие организации будут необходимы для поддержания устойчивого развития на общем экономическом пространстве ЕАЭС и «Шелкового пути» для снижения рисков и предотвращения угроз безопасности в геополитических рамках проекта. Безусловно, потребуются создание межгосударственных, межправительственных организаций и институтов. Эти вопросы призваны решать государственные структуры КНР, РФ и других заинтересованных стран силами кадровых дипломатов и государственных чиновников, имеющих соответствующие полномочия.

На завершающем этапе окончательное решение будет приниматься на высоком уровне глав государств России, Китая и других стран, вовлеченных в проект. Поэтому эксперты СЗИУ РАНХиГС не претендуют на разработку проектов указанных межгосударственных объединений. Задачи, которые мы перед собой ставим в исследовательском плане, несколько скромнее, но тем не менее актуальны.

Опыт последних десятилетий показывает, что многосторонняя дипломатия, международное, межгосударственное сотрудничество являются наиболее успешными там, где они опираются на народную дипломатию, на так называемую дипломатию «второй дорожки». Данная дипломатия обеспечивает многосторонним проектам межгосударственного сотрудничества позитивное восприятие в общественном сознании и поддержку народных масс.

Проведенный экспертами СЗИУ РАНХиГС анализ показал, что наиболее перспективными негосударственными организациями в рамках народной многосторонней дипломатии являются молодежные, профессиональные и информационные.

Особого внимания заслуживает деятельность молодежных организаций Китая, России и других стран, ориентированных на расширение интеграции на Евразийском континенте.

В документах Организации Объединенных Наций по молодежной политике подчеркивается, что участие молодежи в жизни общества в наибольшей мере следует осуществлять через неправительственные организации. ООН рекомендует неправительственным организациям учитывать новаторскую роль молодых людей в реализации программ этих организаций; способствовать широкому вовлечению молодежи в их деятельность с целью приобретения социального опыта; привлекать внимание общественности к молодым вопросам, как посредством пропаганды, так и через свои программы, свою деятельность; укреплять сотрудничество различных неправительственных организаций с целью объединения усилий и обмена идеями, опытом; проводить изучение различных проблем молодежи и определять пути их разрешения, объединяя усилия общества в этой сфере; вносить в национальные и местные правительства предложения и программы в области молодежной политики; укреплять связи разного рода неправительственных, в том числе молодежных, организаций с ООН и ее структурами для постановки вопросов о роли и месте молодежи в мировых процессах.

Молодежные организации возникают в результате общественной активности перспективных людей, представляющих академические круги, бизнес-сообщества, политические объединения и т. п. Как показывают наши исследования, среди молодежи Санкт-Петербурга, России, а также среди китайских студентов, обучающихся в России, решение лидеров двух наших стран получает широкую поддержку и желание участвовать в его реализации через создание молодежных объединений.

Важное значение для осуществления сопряжения проектов, о которых мы говорим, имеет участие молодежных организаций в сотрудничестве, охватывающем все основные сферы общественной жизнедеятельности, включая экономическую, социальную, культурную и духовную сферы жизнедеятельности.

В качестве примера приведу СЗИУ РАНХиГС, где активно действует Евразийская молодежная ассамблея (ЕМА), которая уже включилась в работу по налаживанию взаимодействия между ЕАЭС и проектом «Шелковый путь». Во время визита представителей ЕМА в КНР, в составе делегации Правительства Санкт-Петербурга, было проведено мероприятие «Бессмертный полк».

Указанная акция зародилась в России несколько лет назад и связана с увековечением памяти героев, погибших при защите Родины во время Второй мировой войны. Китай и Россия — два государства, внесших наибольший вклад в победу во Второй мировой войне и понесших наибольшие потери. В акции, которую организовали студенты нашего института, приняли участие их друзья и коллеги из китайских университетов. Таким образом, удалось совместно почтить память и российских, и китайских защитников наших стран в годы Второй мировой войны. Такое сотрудничество сблизило российских и китайских молодых людей, позволило им более конкретно и доверительно обсуждать взаимодействие наших стран при реализации будущих проектов сотрудничества.

В настоящее время рассматриваем возможность создания российско-китайской молодежной ассоциации ЕАЭС и «Шелкового пути», объединяющей разноразличные молодежные организации международной направленности, существующие в наших двух странах. В дальнейшем к ней смогут присоединиться представители других стран Евразийского континента, которые будут представлять свою платформу для эффективного взаимодействия различных групп молодежи. В этой ассоциации могут быть представлены национальные советы молодежи, международные молодежные организации, отраслевые молодежные ассоциации, национальные молодежные неправительственные организации, национальные студенческие организации и местные молодежные организации, в зависимости от решаемых задач. Основными задачами ассоциации будут создание молодежной площадки для евразийской интеграции, осуществление прав и обеспечение активного участия молодежи в общественной жизни и процессе принятия решений, выявление потребностей молодежных организаций, а также участие в разработке и осуществлении молодежной политики.

Децентрализация сотрудничества создает новые возможности для проявления внутренними регионами большей самостоятельности в установлении и развитии внешних связей. Наиболее активно партнерство налаживается между внутренними регионами соседних государств, входящих в состав одного международного геополитического региона. Участники трансграничного сотрудничества могут выбирать себе партнеров, методы и формы взаимодействия без излишней бюрократизации, которая имеет место при централизации подобных отношений. Такой подход позволяет оптимизировать связи с учетом конкретных возможностей и потребностей регионов, делать их более динамичными и эффективными.

Трансграничные связи в контексте развития взаимодействия двух проектов должны охватывать основные сферы жизнедеятельности государств: политическую, экономическую, культурную, экологическую и др. Однако, в трансграничном со-

трудничестве ключевую роль должны играть экономические связи. Легче всего наладить трансграничный торговый обмен между сопредельными или близлежащими территориями различных стран. Подобные обмены обычно имеют взаимовыгодный и взаимодополняющий характер. В них наряду с крупными корпорациями может принять участие средний и малый бизнес. Углубление трансграничных экономических связей во многих случаях сопровождается созданием соответствующих транспортных сетей и телекоммуникационных систем. Возникая на основе локальных структур внутренних регионов, они превращаются в трансграничную инфраструктуру единого геополитического пространства.

И здесь существует, на наш взгляд, неплохой задел. Еще в рамках Евразийского экономического сообщества была разработана солидная нормативно-правовая база трансграничного и приграничного сотрудничества. Достаточно сказать, что приграничное сотрудничество осуществлялось в форме «евразрегионов», по аналогии с «еврорегионами» — основной моделью такого сотрудничества, как в Европе, так и между ЕС и Россией.

В статье мы рассмотрели лишь некоторые зоны превосходства, которые Россия может создать или развивать на более высоком уровне в результате конструктивного участия в процессах евразийской интеграции.