



УДК 341.1/8

Метелицкая Юлия Викторовна

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого

Гуманитарный институт

Высшая школа юриспруденции и судебно-технической экспертизы

Россия, Санкт-Петербург

ymetelitskaya@yandex.ru

Metelitskaya Julia

Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University

Humanitarian Institute

Graduate School of Law and Forensic Science

Russia, Saint-Petersburg

ПРОЕКТ «НОВЫЙ ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ» И ЕГО РОЛЬ В ПРОЦЕССЕ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Аннотация: в статье проводится анализ возрождения древнейшего Великого Шёлкового пути и создания нормативно-правовых основ для регулирования отношений, возникающих между государствами-участниками в реализации проекта «Новый Шёлковый путь». Воссоздание Великого Шёлкового пути как древнейшего торгово-экономического маршрута представляет собой комплексную стратегию для возобновления международного сотрудничества стран евроазиатского континента. Рассматриваемый проект предоставляет возможность не только развить инфраструктуру вдоль прокладываемых маршрутов, но и построить взаимовыгодные политико-экономические отношения между государствами в различных сферах путём образования интеграционных объединений.

Ключевые слова: евразийская интеграция, новый шёлковый путь, «один пояс – один путь», торговое сотрудничество, транспортная инфраструктура, экономический пояс.



PROJECT «NEW SILK ROAD» AND ITS ROLE IN THE PROCESS OF EURASIAN INTEGRATION

Annotation: the article analyzes the revival of the ancient Great Silk Road and the creation of a legal framework for regulating relations that arise between the participating states in the implementation of the New Silk Road project. The reconstruction of the Great Silk Road as an ancient trade and economic route is a comprehensive strategy for the resumption of international cooperation between the countries of the Eurasian continent. The project under consideration provides an opportunity not only to develop infrastructure along the laid routes, but also to build mutually beneficial political and economic relations between states in various fields through the formation of integration associations.

Key words: eurasian integration, new silk road, «one belt – one way», trade cooperation, transport infrastructure, economic belt.

Исходя из сложившихся на протяжении длительного времени условий взаимодействия государств Евразии, разделяющих единые территориальные границы и имеющих общие исторические и культурные корни, но различающихся по политическим аспектам, актуальным фактором развития региональных процессов является поиск потенциальных возможностей экономического сотрудничества, а впоследствии интегрирование в международные и региональные объединения на Евразийском пространстве. На сегодняшний день наиболее ярким и масштабным примером евроазиатской интеграции является инициатива председателя Китайской Народной Республики (далее по тексту – КНР) Си Цзиньпина по созданию проекта «Новый Шёлковый путь» (далее по тексту – НШП), выдвинутая им в 2013 году в целях перспективного развития Восточного региона Евразийского пространства при совместном участии азиатских стран. Современный проект



НШП является аналогом древнейшего торгового маршрута, именуемого «Великий Шёлковый путь».

История возникновения Великого Шёлкового пути начинается со II века до нашей эры, когда уже существовала необходимость в развитии торговой деятельности между народами. В то время Великий Шёлковый путь представлял собой систему караванных торговых путей и соединял великие цивилизации Европы, Ближнего Востока, Индии и Китая. Конечно, со временем караванные пути менялись, но несмотря на это такая система сквозной связи просуществовала более пятнадцати веков. Великий Шёлковый путь стал каналом, по которому шёл постоянный обмен между Азией и Европой не только новыми товарами, но и идеями, знаниями, а также культурными достижениями. С развитием торгового мореплавания в XIV-XV веках Великий Шёлковый путь постепенно начал терять свою значимость, так как морская торговля в тот период была менее опасной и более быстрой, так примерно в два раза сократилось время доставки товаров, а объём поставляемых товаров при этом увеличился [1, с. 10-11].

В настоящее время в связи с развитием интеграционных процессов возникла необходимость формирования новых маршрутов и международных транспортных коридоров, дающих возможность связать Китай и страны Юго-Восточной Азии со странами Западной Европы. Данная проблема стала актуальной особенно для КНР, у которой в последние годы наметились перспективы выхода на международные рынки с помощью создания новых путей транспортирования товаров. В таких условиях для Китая основной задачей стало формирование межконтинентальной транспортной системы под названием «Новый Шёлковый путь».

Впервые идею о возрождении Шёлкового пути выдвинул президент Казахстана Нурсултан Назарбаев 22 мая 2012 года в ходе 25-го пленарного заседания Совета иностранных инвесторов в Астане, предложив проект «Новый Шёлковый путь», который подразумевал строительство транспортного



коридора из Китая в Западную Европу через Казахстан. В сентябре 2013 года Председателем КНР была предложена концепция проекта «Новый Шёлковый путь» под лозунгом «Один пояс – один путь», которая представляет собой глобальную стратегию, включающую в себя проекты «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века». Данный проект предполагал создание обширной инфраструктурной сети от западных границ Китая в Европу через Среднюю Азию и Ближний Восток, необходимой для наиболее эффективного взаимодействия государств. Позднее президентом Республики Казахстан было отмечено, что Новый Шёлковый путь выходит за рамки транзитно-логистического проекта – он призван стать поясом экономического развития. Это проект глобального значения, который знаменует собой переход на новый этап экономического партнёрства стран. При этом он изменит транспортно-логистический ландшафт всего Евразийского континента. Главной целью проекта выступает обеспечение более быстрого и надёжного грузопотока между ключевыми экономическими центрами, что в свою очередь принесёт выгоду как бизнесу, так и населению государств, участвующих в этом грандиозном проекте. НШП – это не просто один маршрут, а целая система коммуникаций, приближающих к этой цели [2].

Реализация рассматриваемого проекта по строительству транспортной инфраструктуры, в частности, железных дорог, автодорог, трубопроводов и портов, должна была бы привести к значительному росту внутриевразийской торговли и к усилению интенсивности экономического развития широких внутренних территорий Евразии, а также стран Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Африки [3, с. 132-133].

Сухопутная часть проекта, называемая «Экономический пояс Шёлкового пути» (далее по тексту – ЭПШП) географически охватывает Центральную Азию, Южную Азию и Западную Азию, как и тысячу лет назад, на территории которых предполагалось строительство трёх железнодорожных коридоров, которые в дальнейшем планируется дополнить автомагистралями. Так, южный



и центральный коридоры НШП будут пересекать пространство Средней и Центральной Азии соответственно, а северный маршрут пройдёт через российскую территорию. Среднеазиатский коридор «Нового Шёлкового пути» распространился на территории Узбекистана, Казахстана, Туркменистана, Ирака, Ирана, Турции и Сирии, а затем на европейское пространство до Германии через такие государства как Болгария, Чехия и Румыния.

Морской путь НШП, так же как и сухопутный, проходит по древнему торговому маршруту из южно-китайского города Гуанчжоу вдоль берегов Вьетнама, Таиланда, Малайзии, Сингапура и Индонезии мимо Индии в Красное море, захватывая Персидский залив в Африку, и через Суэцкий канал в Средиземноморье.

Помимо этого, Китай и Россия обсуждают арктический маршрут, с помощью которого предполагается возможным включить проект Северного морского пути, соединяющий Дальний Восток с европейской частью Российской Федерации, в стратегию «Нового Шёлкового пути» [4, с. 112-113].

Согласно подсчётам средств массовой информации КНР, начиная с 2013 года рассматриваемую инициативу поддержали более ста государств и международных организаций, было заключено более 50 межправительственных соглашений о сотрудничестве, более чем в 20 странах уже построено около 56 зон торгово-экономического сотрудничества, тем самым создано примерно 180 тысяч рабочих мест для граждан стран-участниц проекта [5]. Данная идея была также поддержана президентом Российской Федерации, который отметил увеличение в последние годы товарооборота между КНР и Россией и положительно отозвался о перспективах проекта.

При создании такого масштабного международного проекта, где затрагиваются политические и экономические интересы многих стран, а также различные сферы деятельности, необходимо обратить особое внимание на нормативно-правовую базу, регулирующую взаимоотношения государств-участников. Так, основным нормативным правовым актом данного проекта



выступает «Стратегия Экономического пояса шелкового пути», опубликованная в марте 2015 года Госкомитетом по делам развития и реформ, Министерством иностранных дел и министерством коммерции КНР. Главными принципами данной Стратегии выделены пять принципов мирного сосуществования, определённые Уставом Организации Объединённых Наций (далее по тексту – ООН): взаимное уважение территориальной целостности и суверенитета, взаимное ненападение, равенство и взаимные выгоды сторон, взаимное невмешательство во внутренние дела государств и мирное сосуществование, а также совместного содержания такие как поддержка функционирования рынка и поддержание открытых дверей для сотрудничества» [6]. Основным направлением Стратегии можно выделить создание трёх международных коридоров экономического сотрудничества, в связи с чем был учреждён Меморандум «О взаимопонимании между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией о разработке Программы создания экономического коридора Китай-Монголия-Россия» [7], подписанный представителями трёх государств в 2015 году в городе Уфе. Цель принятия данного Меморандума была связана с облегчением транзитных перевозок между государствами, а также с увеличением товарооборота, что в свою очередь повлияло на расширение процесса региональной экономической интеграции на евразийском пространстве, увеличение реального экономического роста и совместного развития государств. Для достижения положительных результатов при решении поставленных задач необходимо было сближение сухопутной ветви – ЭПШП и Евразийского экономического союза (далее по тексту – ЕАЭС). Кроме того, руководством Монголии была выдвинута инициатива маршрута «Степной путь», проходящего через степи Евразии.

ЕАЭС на сегодняшний день является одним из крупнейших интеграционных объединений стран Евразии, который был создан на основе своего предшественника – Евразийского экономического сообщества (далее по



тексту – ЕврАзЭС). В рамках ЕврАзЭС была сформирована большая договорно-правовая база для многостороннего сотрудничества по различным направлениям, включая создание Таможенного союза и Единого экономического пространства. Договор об образовании ЕАЭС представителями стран-участников был подписан в мае 2014 года, а вступил в силу 1 января 2015 года. Членами ЕАЭС являются такие государства как Российская Федерация, Белоруссия, Казахстан, Кыргызстан и Армения. Данный союз предполагает свободное перемещение товаров и услуг, а также капиталов и рабочей силы в целях реализации согласованной политики в области транспорта, промышленности, энергетики и сельского хозяйства для укрепления и сближения экономик стран-участниц и повышения их конкурентоспособности на мировом рынке [8, с. 321-322].

В июне 2015 года в Пекине были проведены переговоры рабочих групп России и Китая, в результате которых было вынесено Совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и Экономического пояса ШП [9], где определены приоритетные направления для сотрудничества как двух государств между собой, так и с иными партнёрами по Евразийскому союзу. Основными были определены инвестиционные инфраструктурные проекты, также обсуждались вопросы по устранению барьеров в торговых отношениях посредством налаживания взаимодействия таможенных служб КНР и государств-членов ЕАЭС, образования системы защиты взаимных инвестиций, поощрения капиталовложений и механизмов решения инвестиционных споров. Кроме того, перспективными тенденциями взаимодействия могут стать использование области высоких технологий, развитие образовательных и медицинских услуг и совершенствование научного потенциала [10].

Связующей платформой для совместной работы по первоначальным направлениям, а именно, по расширению торгово-инвестиционного взаимодействия, укреплению сотрудничества по линиям финансовых



институтов будет выступать Шанхайская Организация Сотрудничества (далее по тексту – ШОС). ШОС была образована в 2001 году в целях укрепления безопасности и стабильности на территории государств-участников, борьбы с экстремизмом и терроризмом во всём мире. Помимо того, в качестве задач организации определено развитие экономического сотрудничества, энергетического партнёрства, культурного и научного взаимодействия стран. Полноправными членами ШОС на сегодняшний день являются КНР, Казахстан, Российская Федерация, Узбекистан, Пакистан, Таджикистан, Индия, Киргизия и Иран.

Также немаловажным для реализации процесса сопряжения проектов и выстраиванию взаимовыгодных экономических отношений является Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и его государствами-членами, с одной стороны, и КНР, с другой стороны [11], которое было подписано в мае 2018 года в рамках Экономического форума, проходившего в Астане. Благодаря данному Соглашению впервые в рамках проекта НШП была создана международная правовая база, которая закрепила и унифицировала правовые основы экономического взаимодействия государств-участников инициативы «Один пояс – один путь».

Для дальнейшего экономического и стратегического взаимодействия евразийских государств в 2017 и 2019 годах состоялись международные саммиты, заложившие основы организации сотрудничества при реализации проекта НШП. Так, в мае 2017 года в Пекине начал свою работу первый саммит Форума в рамках инициативы «Один пояс – один путь» по международному сотрудничеству. По итогам второго саммита, который также проходил в Пекине в апреле 2019 года и собрал лидеров более 40 стран и международных организаций, можно отметить стремление участников по координационной работе на уровне национальных правительств, министерств и ведомств, бизнес-компаний и международных институтов, что позволило таким странам как Италия, Либерия, Люксембург и другим заключить с КНР меморандумы о



взаимопонимании в рамках данного проекта. Также в рамках данных саммитов Министерством экономики и развития Греции и Национальной комиссией по развитию и реформам КНР был согласован план по сотрудничеству государств на 2020–2022 годы. Помимо этого, подписан Меморандум о взаимопонимании по углублению инвестиционного и финансового сотрудничества на рынках третьих стран между Народным банком Китая и Европейским банком реконструкции и развития.

Кроме того, ещё одним значимым документом в двухсторонних отношениях можно назвать Соглашение о развитии международных грузовых перевозок и сотрудничестве в реализации концепции строительства Экономического пояса Шёлкового пути, подписанное 16 мая 2017 года Правительством Республики Беларусь и Правительством КНР [12]. В рассматриваемом проекте названное Соглашение подразумевает содействие обеих сторон в формировании модели взаимовыгодного сотрудничества и улучшения инфраструктур, а также допускает свободное присоединение к нему других государств из участников концепции «Один пояс – один путь». В целях дальнейшей совместной деятельности государств в рамках проекта также был подписан Меморандум, включающий в себя руководство по сопряжению стратегических программ развития двух стран, по реализации пятилеток и по формированию перечня обоюдных проектов в области реализации инициативы «Один пояс – один путь» [13, с. 36-37].

Также можно отметить и меморандумы, подписанные КНР в рамках инициативы с Республиками Азербайджан и Казахстан. Так, в ходе активного взаимодействия с Казахстаном уже завершено несколько проектов, среди которых создана база логистического сотрудничества государств в прибрежном городе Ляньюньгане, а также образованы морской порт Курык на восточном побережье Каспийского моря и сухой порт Специальной Экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота». В мае 2019 года между Китаем и Республикой Узбекистан был подписан Меморандум, инициативой которого стало создание



Бюро экономического сотрудничества в интересах повышения инвестиционного потенциала Узбекской республики и укрепления торговых отношений между государствами посредством объединения национальной стратегии с китайской инициативой при Министерстве инвестиций и внешней торговли Узбекистана [14].

При реализации проекта «Новый Шёлковый путь» так или иначе затрагиваются различные стороны отношений между государствами-участниками, в связи с чем со стороны Китая заключаются новые договоры о дружбе, добрососедстве и сотрудничестве с другими государствами. Кроме того, нельзя не упомянуть о намерении КНР расширить проект НШП перенеся его в цифровую среду, так Председателем Китайской республики Си Цзиньпин было заявлено об этом в ходе своего выступления во время второго Международного форума «Пояс и Путь», прошедшего в апреле 2019 года в Пекине [15, с. 71-72].

Таким образом можно отметить, что значимость рассмотренного проекта и заинтересованность в его реализации важно не только Китайской Народной Республике, но для многих государств, участвующих в товарообменных процессах на евроазиатской территории, а особенно для стран постсоветского пространства. Проект «Новый Шёлковый путь» предоставляет государствам реальную возможность для увеличения торгового оборота при системе упрощения транзитных перевозок и ускорения доставки товаров посредством унификации правовых норм, например, по таможенному и страховому регулированию и иным вопросам. НШП также содействует развитию региональных объединений на основе современного направления международной политики, выраженной в интеграционных процессах Азии и Европы, что может вывести взаимоотношения стран на новый уровень как в публичном праве, так и в рамках международного частного права. При этом необходимо отметить, что государства, на чьих территориях уже проложен НШП, в свою очередь, обязаны обеспечивать на всей его протяженности



политическую стабильность, а также правопорядок и соответствие своей политики всем правовым нормам и принципам, принятым странами-участницами данного проекта.

Список литературы:

1. Абрамян В. Г. Новый Шелковый путь: политико-экономические аспекты и возможные пути развития / В. Г. Абрамян, В. В. Григорян, М. А. Саакян, Г. К. Мартиросян // Современные наукоемкие технологии. Региональное приложение. Иваново, 2017. № 2 (50). С. 10-18.

2. «Новый Шелковый путь» – проект глобального значения – президент Казахстана: 2015-08-28 // Официальный сайт Zakon.kz, Агентство Синьхуа. URL: <https://www.zakon.kz/4783152-novyjj-shelkovyjj-put-prizvan-stat.html?ysclid=leka1gd4m6488037977> (дата обращения: 25.02.2023).

3. Базаров В. Б. «Новый шелковый путь» и евразийские логистические проекты XXI столетия / В. Б. Базаров // Известия Иркутского государственного университета. Серия «История». Иркутск, 2018. Т. 25. С. 132-138.

4. Базаров В. Б. Центральноазиатские логистические проекты XXI века и Новый шелковый путь / В. Б. Базаров // Наука и образование сегодня. Иваново, 2018. № 12 (35). С. 112-115.

5. Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути» прогресс, вклад и перспективы // Канцелярия руководящей рабочей группы по продвижению строительства «Одного пояса, одного пути». URL: <https://gea.site/2019/04/1735/?ysclid=lekj0qh9b9731117979> (дата обращения: 26.02.2023).

6. Стратегия «Экономического пояса Шёлкового пути: 2015-04-16 // Официальный сайт Посольства Китайской Народной Республики в Республике Узбекистан. URL: <http://uz.china-embassy.gov.cn/rus/slfy/sczljjd/> (дата обращения: 26.02.2023).

7. О взаимопонимании между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией о разработке Программы создания



экономического коридора Китай-Монголия-Россия: Меморандум от 09.07.2015.
// URL: <http://old.economy.gov.ru/minec/resources/ad4238a1-6792-43bea0b0-ca2c2c0934ed/> (дата обращения: 12.02.2023).

8. Снетков В. Н. Политико-правовые аспекты евразийской интеграции / В. Н. Снетков, Т. А. Долгополова // Евразийский юридический журнал. М., 2016. № 7 (98). С. 320-323.

9. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути 08.05.2015 // Официальный сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 26.02.2023).

10. Кузьмина Е. М. Можно ли совместить ЕАЭС и Шелковый путь? // АТР, Внешняя политика России, 26.11.2015. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/mozhno-li-sovmestit-eaes-i-shelkovyy-put/?sphrase_id=95485264&ysclid=lelr7eh99s557347770 (дата обращения: 26.02.2023).

11. Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны, 17.05.2018 // «Официальный интернет-портал правовой информации», 25.10.2019. URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 27.02.2023).

12. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Китайской Народной Республики о развитии международных грузовых перевозок и сотрудничестве в реализации концепции строительства Экономического пояса Шелкового пути от 16.05.2017 // Таможенные документы. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/17bn0086/?ysclid=lelwmhaut5697991532> (дата обращения: 27.02.2023).



13. Румянцев В. А. План совместного развития Республики Беларусь и Китайской Народной Республики на основе сопряжения стратегических программ двух стран на средне- и долгосрочный периоды – один из основных механизмов развития долгосрочных двусторонних отношений Беларуси и Китая / В. А. Румянцев, Н. В. Гончарик // Минск – Шанхай – Чанчунь: стратегия прорывного сотрудничества: сборник материалов научно-практической конференции (Минск, 21 апреля 2022 г.). Минск, 2022. С. 35-38.

14. Чжуанчжи С. Сотрудничество по сопряжению между Китаем и странами Евразии в контексте построения Инициативы пояса и пути 18.09.2020 // Официальный сайт Российского совета по международным делам. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/sotrudnichestvo-po-sopryazheniyu-mezhdu-kitaem-i-stranami-evrazii-v-kontekste-postroeniya-initsiativ/?sphrase_id=96206536&ysclid=lelxj5frug771894015 (дата обращения: 27.02.2023).

15. Федорова Е. М. Правовые основы «Экономического пояса Шелкового пути» / Е. М. Федорова, О. В. Хышиктуев // Государство и правовые системы стран Азиатско-Тихоокеанского региона: проблемы государственно-правового сотрудничества в условиях кризиса международного права: материалы VIII Международной научно-практической конференции. Улан-Удэ, 2021. С. 70-74.