

# РОЛЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ КАК УЧАСТНИКА ШАНХАЙСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СОТРУДНИЧЕСТВА

## RUSSIAN FEDERATION AS PARTICIPANT OF THE SHANGHAI COOPERATION ORGANISATION

*Qiu Xiaofen*

### Annotation

SCO – the only structure of the international cooperation on the Euroasian space uniting China, Russia and the countries of Central Asia. Inclusion of these states in structure of participants of SCO allows carrying it to the most representative organizations of the international cooperation with confidence. Russia has undoubtedly one of the leading positions on a geopolitical and economic situation in this region therefore considers necessary ensuring cooperation within SCO in development of economy, safety, fight against drug traffic, the international terrorism.

**Keywords:** Russia, China, international cooperation, economy, safety, fight against drug traffic, fight against the international terrorism.

**Цю Сяофэн**

Аспирант,

Российский университет  
дружбы народов

### Аннотация

ШОС – единственная структура международного сотрудничества на Евразийском пространстве, объединяющая Китай, Россию и страны Средней Азии. Включение этих государств в состав участников ШОС позволяет с уверенностью отнести ее к самым представительным организациям международного сотрудничества. Россия имеет, несомненно, одну из лидирующих позиций по геополитическому и экономическому положению в данном регионе, поэтому считает необходимым обеспечение сотрудничества в рамках ШОС в развитии экономики, безопасности, борьбы с наркотрафиком, международным терроризмом.

### Ключевые слова:

Россия, Китай, международное сотрудничество, экономика, безопасность, борьба с наркотрафиком, борьба с международным терроризмом.

**В** Бишкекской декларации, принятой в сентябре 2013 г., сказано, что "государства-члены выступают за построение в Афганистане независимого, нейтрального, мирного, процветающего государства, свободного от терроризма и наркопреступности. Они подчеркивают, что национальное примирение должно осуществляться под руководством афганцев и самими афганцами с тем, чтобы способствовать скорейшему достижению мира и стабильности в этой стране" [5. С.244–245].

В 2005 г. был создан институт наблюдателей, в который вошли Монголия, Индия, Пакистан, Иран и Афганистан. Партнерами по диалогу организации являются Турция, Белоруссия и Шри-Ланка. Положение о таком статусе было подписано в 2008 г. [5.С.62–63].

Анализ уставных документов и других договоров и соглашений позволяет сделать вывод, что ШОС не является военным блоком. Сотрудничество ее членов в вопросах безопасности развивается в ограниченных масштабах. Сил быстрого реагирования или иных постоянных многосторонних контингентов ШОС не имеет. По той же причине безосновательными являются предположения о том, что Шанхайская организация сотрудничества представляет собой альтернативу НАТО.

Китайский эксперт Х. Джао уверен, что внутренние, а не внешние нужды и интересы государств-членов были первостепенными в формировании Шанхайской пятерки

и ШОС. Для ШОС невозможно быть антиамериканской организацией, поскольку все Среднеазиатские страны придерживаются политики балансирования между великими державами.

Проблемой организации является неравномерность развития ее участников. Два лидера – Россия и Китай – явно выделяются среди шести государств. Доминирование в регионе двух государств ставит под сомнение благоприятные перспективы развития ШОС. Москва и Пекин придерживаются разных взглядов относительно дальнейшего пути, по которому должна двигаться организация. Россия выдвигает на первый план вопросы безопасности, а Китай стремится сделать новым приоритетом экономическое сотрудничество.

В преддверии шестой встречи Совета глав государств ШОС В. Путин специально написал статью "ШОС – новая модель успешного международного сотрудничества", в которой высоко оценил роль Организации в обеспечении безопасности, развитии экономического и культурного сотрудничества России со странами-участницами. По его словам, "фактор ШОС – это значимый элемент стабильности на обширном евразийском пространстве. Это – реальность современной региональной и глобальной политики".

Несмотря на особое отношение к данной структуре, в Концепциях внешней политики в редакциях 2000 г. и 2008 г. ей не уделено должного внимания. В документе

2013 г. о ШОС сказано следующее: "Россия считает важными формирование и продвижение в Азиатско-Тихоокеанском регионе партнерской сети региональных объединений. Особое значение в этом контексте придается укреплению роли ШОС в региональных и глобальных делах, конструктивное влияние которой на положение дел в регионе в целом заметно возросло".

В Концепции 2000 г. ШОС также упоминается в контексте политики России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В этом усматривается то, что реальное сотрудничество в рамках Организации строится на двусторонних отношениях РФ – КНР, декларированных как стратегическое партнерство.

Ряд экспертов полагает, что России следует быть осторожнее в данном вопросе. Профессор Н. Сирота утверждает, что "азиатский крен в российской политике и тем более установление квазисоюзнических отношений с КНР чрезвычайно опасны для России в связи с перспективой оказаться зависимым, "младшим" партнером авторитарного государства. Такой сценарий способен не только негативно отразиться на статусе страны как одного из центров силы полицентрического мира, но и поставить под угрозу ее территориальную целостность".

Согласно Военной доктрине Российской Федерации основными приоритетами военно-политического сотрудничества с государствами ШОС являются "координация усилий в интересах противодействия новым военным опасностям и военным угрозам на совместном пространстве, а также создание необходимой нормативно-правовой базы".

Несмотря на то, что Россия хочет видеть в ШОС инструмент для усиления региональной безопасности, вопросы экономического сотрудничества не остаются без внимания.

Главным образом в ШОС Россия стремится обеспечить безопасность Среднеазиатского региона. Существуют значительные риски дестабилизации обстановки в Средней Азии: усиление радикальных исламских вооруженных группировок, территориальные конфликты, споры вокруг водных ресурсов и наркотрафик из Афганистана.

Для России к этим угрозам еще добавляется опасность "цветных революций", которые представляют собой специальные модели осуществления государственного переворота. Целями "цветных революций" могут быть полная или частичная дезинтеграция государства, качественное изменение внутреннего или внешнеполитического курса и установление внешнего контроля [2].

Стратегия США в Средней Азии, включает противодействие России и Китаю. В долгосрочной перспективе серьезным вызовом для российских позиций в Средней Азии является масштабная экспансия Китая.

Снижение уровня угроз безопасности России со стороны стран Средней Азии в стратегической перспективе прямо связано с развитием инфраструктурных проектов, обеспечивающих современные коммуникационные связи интегрируемых в формате ЕАЭС экономических систем России и ее партнеров. В свою очередь, развитие

транспортной инфраструктуры в странах Средней Азии может решить целый комплекс территориальных и иных проблем.

Несомненно, инфраструктурная отсталость Дальнего Востока является одной из главных угроз для внутренней стабильности России. Геополитические перемены 1990-х гг. отразились на социально-экономическом развитии Сибири и Дальнего Востока самым непосредственным образом.

Особенно отчетливо значимость внешнего фактора проявилась в 1990-е гг. после начала в стране радикальной экономической реформы. Территория Дальнего Востока остается фактически изолированной и от России, и от мира и в основном из-за неразвитости транспортной инфраструктуры. К внутрироссийским факторам относятся, в частности, перекося в сторону сырьевого и энергетического секторов в развитии экономики Сибири и Дальнего Востока, непреодоленный пока отток населения, недостаточная привлекательность рынка инвестиций в силу проблем, вызываемых неразвитостью инфраструктуры. Для российского Дальнего Востока участие в международном экономическом сотрудничестве является важным условием функционирования его экономики [8].

Выстраивание эффективной структуры транспортно-логистических маршрутов может сыграть одну из ключевых ролей для укрепления интеграционных процессов и создания условий поддержки высоких темпов экономического роста в регионе. Развитие Дальнего Востока рассматривается скорее как внутренняя проблема, в более широком международном контексте, на нее смотрят далеко не все, хотя развитие региона без внешних игроков невозможно.

Сотрудничество с такими крупными экономическими партнерами, как Китай, Япония и Южная Корея, может дать сильный толчок развитию Дальнего Востока России.

Благодаря проведенным мероприятиям по строительству транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке наблюдается рост грузооборота портов, но в то же самое время остается дефицит угольных, зерновых и других перегрузочных терминалов, что приводит к завышенной стоимости оказываемых услуг.

Уже сегодня заметно значительное увеличение объема контейнерных перевозок в Россию из Китая через территорию Казахстана. Это обусловлено более благоприятными таможенными процедурами на китайско-казахстанской границе и отсутствием таможенных процедур на казахстано-российской границе. У транспортных путей в России особая задача: Транссиб сохраняет территориальную целостность страны. Историческая роль этой магистрали состоит в объединении российских регионов. И до сих пор это – стратегическая магистраль, которая является одной из несущих опор российской государственности [7].

Слабым местом магистрали всегда являлась ее низкая пропускная способность. Именно это стало одной из причин поражения в русско-японской войне: через Транссиб можно было провести только три воинских

эшелона в сутки.

Однако перед бизнесом в Сибири и на Дальнем Востоке стоят не только проблемы экономические, но и инфраструктурные. Сегодня можно говорить о начале поворота в сторону АТР во внешней политике России. Экономике проблемного региона выгоднее сориентировать на экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, в особенности в Китай. Выбирая между ориентацией на местный рынок объемом в 90 млрд. долл., рынок европейской части России объемом в 1,5 трлн. долл. или рынок стран АТР объемом в 50 трлн. долл. – наиболее привлекательной является последняя. При этом важно помнить, что без создания транспортных коридоров международного уровня развитие отношений будет тормозиться.

Экономический и политический выход России в ШОС – это необходимое условие ее внутренней устойчивости и конкурентоспособности на международной арене.

В 2010–2011 гг. Россия внесла корректировки в свою стратегию на постсоветском пространстве, что было ознаменовано принятием новой программы внешней политики России, сформулированной в одном из первых указов Президента России В.В.Путина "О мерах по реализации внешнеполитического курса Российской Федерации".

В документе политика в отношении стран СНГ была названа приоритетной, а главной задачей России на постсоветском пространстве стала реализация Договора о зоне свободной торговли от 18 октября 2011 г. 183. Как отметили эксперты: "В Указе также подтвержден стратегический курс на евразийскую интеграцию в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства России, Белоруссии и Казахстана и созданию 1 января 2015 г. Евразийского экономического союза". 29 мая 2014 г. Договор о создании ЕАЭС был подписан, он вступил в силу 1 января 2015 г [4].

10 октября 2014 г. к Договору присоединилась Армения. Летом 2015 г. к ЕАЭС присоединяется Киргизия. Транзитный потенциал будущего ЕАЭС составляет порядка 220 млн. тонн и к 2020 г. возможно достижение показателя в 400 млн. тонн. Для перевозки таких объемов грузов необходима модернизация существующей транспортной инфраструктуры региона.

Государства ЕАЭС в прошлом имели единую транспортную систему и инфраструктуру, а сегодня восстанавливают общее транспортное пространство. Поскольку развитие транспорта способствует ускорению экономического роста и социальной стабильности, а также повышению занятости и мобильности населения, то формирование общего рынка транспортных услуг и создание единой транспортной системы становится одной из основных задач ЕАЭС [6].

Одной из главных задач Транспортного союза ЕАЭС является развитие транзитного потенциала стран-участниц, которое позволит минимизировать транспортные издержки для повышения конкурентоспособности трансевразийских транспортных коридоров.

В настоящее время транзитный потенциал ЕАЭС вос-

требован далеко не полностью. Продолжается реализация транспортного коридора "Север-Юг", который активно развивается. В декабре 2014 г. был построен 650-километровый железнодорожного сообщения между Ираном, Туркменистаном и Казахстаном. Транзитные перевозки по коридору "Север-Юг" могут быть конкурентоспособными, потому что они будут дешевле транспортировки через Суэцкий канал и будут осуществляться в более короткие сроки.

Среди проблем мешающих развитию транзитных перевозок через территории стран ЕАЭС можно выделить следующие:

- " различие в ширине железнодорожной колеи для транзита из Китая в Европу через страны ЕАЭС;
- " проблемы финансирования инфраструктурных проектов странами-членами ЕАЭС;
- " национальные интересы стран – участниц транзита, которые часто вступают в противоречия друг с другом;
- " соперничество между главными транзитными странами Союза: Россией и Казахстаном за приоритетные транзитные пути. Например, Казахстан продвигает строительство железной дороги от границы с Китаем, далее через Туркменистан, Иран и Турцию до Болгарии и Западной Европы. Этот путь оказывается короче, чем через МТК "Запад-Восток".

Тем не менее, конкурентным преимуществом Транссибирской магистрали является прохождение коридора по территории одной страны – России, что уменьшает расходы от таможенных сборов и тарифов. Кроме того, перспективным российским морским маршрутом становится Северный морской путь. Планируется также создать свободный морской порт во Владивостоке.

Для государств-членов будущего ЕАЭС развитие транспортной инфраструктуры является ключевым элементом. Объемы взаимного торгового оборота между странами ЕАЭС и, следовательно, грузовых перевозок последние несколько лет характеризуются быстрыми темпами роста. Без развитой инфраструктуры невозможен дальнейший существенный рост объемов взаимной торговли и, как следствие, углубление экономической интеграции. Евразийскую экономическую интеграцию можно сравнить с возрождением "Великого шелкового пути" [1].

Вопрос приоритетности обеспечения безопасности либо экономических целей является, пожалуй, наиболее важным в плане дальнейшего развития организации. По мнению эксперта Московского Центра Карнеги А. Малащенко, "Китай не рассматривает ШОС как политический инструмент. Россия же изначально была заинтересована в том, чтобы усилить политическую составляющую организации, превратить ее в объединение, способное вести диалог с западными державами и международными структурами. В экономическом плане Россия проигрывает Китаю, превращаясь во второстепенного для Среднеазиатских государств партнера".

Чтобы не оказаться на вторых ролях, РФ поддерживает идею расширения ШОС. На саммите в Душанбе в

2008 г. Россия инициировала создание специальной группы экспертов ШОС по вопросам расширения Организации, которая подготовила проекты документов о вступлении.

В ходе совместной пресс-конференции по итогам переговоров с Министром иностранных дел Индии С. Хуршидом, в октябре 2013 г. Глава российского МИДа С. Лавров, говоря о заявке Дели на вступление в Организацию, отметил: "Мы считаем, что ее необходимо удовлетворить, и поддерживаем ее. Считаем, что ШОС только выиграет от членства таких стран, как Индия, Пакистан, который также выразил просьбу присоединиться к Организации" [3].

Если Индия и Пакистан станут полноправными членами Организации, возрастет ее статус и международный вес. Появится возможность инициировать обсуждение вопросов нераспространения ядерного оружия в регионе, организовать разрешение конфликтов между Индией и Пакистаном, Индией и Китаем при активном участии России. Вместе с тем принятие новых членов умерит возрастающее влияние КНР.

Для РФ вступление Индии и Пакистана в полноправные члены будет выгодно для развития проекта Энергетического клуба, идею создания которого в 2006 г. предложил В. Путин. По замыслу Энергетический клуб с участием экспортеров и импортеров нефти и газа должен выступить механизмом координации и проведения согласованной политики в добыче, производстве, транспортировке и распределении ресурсов, развитии инфраструктуры между членами и наблюдателями ШОС.

Как и в случае с ОДКБ, ситуация вокруг Афганистана вынуждает Россию активизировать свою политику в этом направлении и в рамках ШОС. Это делает возможным повышение роли Организации в данном вопросе.

В настоящее время Китай занял лидирующие позиции в экономической сфере зоны ответственности ШОС. Как считают эксперты из Узбекистана В. Парамонов и А. Строков, "сегодня во многом именно от Китая зависит,

примет ли его совместное присутствие с Россией в Средней Азии форму сотрудничества или соперничества и, следовательно, превратится ли со временем наиболее амбициозный китайско-российский проект – ШОС в мощную организацию, один из мировых экономических центров силы или, напротив, распадется подобно СССР, оставив после себя дезинтегрированное и дестабилизированное пространство". С этим тезисом соглашается Д. Тренин, утверждая, что "в регионе организация ассоциируется в первую очередь с Китаем".

Таким образом, политика РФ в Шанхайской организации сотрудничества направлена на повышение роли Организации и своей собственной на международной арене. Ключевым моментом и отличием ШОС от других интеграционных объединений в Средней Азии является наличие второго лидера – Китая, который видит пути дальнейшего развития Организации в развитии экономического сотрудничества. В таких условиях России необходимо предлагать свои проекты экономического взаимодействия, которые будут выгодны всем странам-участницам. Вместе с этим не стоит отказываться от сотрудничества в сфере безопасности, которое за время существования Организации доказало свою состоятельность.

Другая идея развития сотрудничества была, высказанная на саммите, связана с переходом на расчеты внутри ШОС в национальных валютах и создание новой резервной валюты. Кризис показал, что нынешний набор резервных валют и основная резервная валюта – доллар США со своими функциями не справились. Хотя, появление новых резервных валют – процесс долгий, включающий в себя накопление авторитета экономик, связанный с желанием других стран держать свои резервы в той или иной иностранной валюте.

Это, наконец, общее понимание того, что резервные валюты должны не просто циркулировать, как средство расчетов между странами, но и использоваться в качестве средства финансового накопления, в виде финансовых инструментов.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше // Евразийский банк развития. Отраслевой обзор. Март 2013.
2. Гянджинский С. "Большая игра" в Закавказье // Российские Вести 2014.
3. Евразийская экономическая интеграция: Достижения и проблемы Коллектив авторов // МИРИ. 2013. Ред. группа: А.А. Климов, В.Н. Лескин, А.В. Фоменко, А.Н. Швецов. М.Ленанд, 2013.
4. Иванов А.В. Развитие Сибири и Дальнего Востока в контексте отношений России со странами АТР: аналитическая записка Центра исследований Восточной Азии и ШОС / Институт международных исследований МГИМО(У) МИД РФ. М., 2013.
5. Идти в ногу с веяниями времени и развивать "Шанхайский дух" (Избранные документы о ШОС).
6. Левитин И.Е. Доклад на Международной конференции "Европа-Азия-АТР": Развитие транспортной инфраструктуры в рамках IV Байкальского международного экономического форума "Состояние транспортно-транзитной системы Байкальского края и перспективы ее интеграции в международные транспортные коммуникации // Пресс-служба Министерства транспорта РФ 2010.
7. Минакир П., Деваева Е. Российский Дальний Восток и Забайкалье: программа международного экономического сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока, 2012. №1.
8. Столповский О. Образ ИГ стал очень популярен среди радикалов // Информационно-аналитический Центр по изучению общественно-политических процессов на постсоветском пространстве. 2014.