

УДК-327.7

DOI: 10.17072/2218-1067-2018-1-158-169

ПРОБЛЕМЫ КООРДИНАЦИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СТРАТЕГИЙ ГОСУДАРСТВ ЕАЭС ПРИ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ С КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКОЙ

*А. К. Назарова*¹

Статья посвящена проблемам реализации проекта Евразийского экономического союза, связанным с взаимодействием государств-участниц с Китайской Народной Республикой в части осуществления контроля над реэкспортом китайских товарных потоков, а также попыток этих стран реализовать совместные с Китаем транспортные проекты в нарушение положений Договора о ЕАЭС.

Ключевые слова: ЕАЭС; Россия; Китай; Казахстан; Кыргызстан; проект; стратегия.

Проект Евразийской интеграции представляет собой основу континентальной геополитической стратегии Российской Федерации (РФ). При этом как Евразийский экономический союз (ЕАЭС), так и каждое из государств-участниц ЕАЭС взаимодействуют с Китайской Народной Республикой (Китай, КНР) – одному из ведущих государств по политическому, экономическому, военно-техническому, научному и прочим потенциалам в мире. Целью данной статьи является анализ китайского фактора во взаимодействии двух стран участниц ЕАЭС – Казахстана и Кыргызстана в части осуществления контроля над реэкспортом китайских товарных потоков, а также попыток этих стран реализовать совместные с Китаем транспортные проекты в нарушение положений Договора о ЕАЭС.

Великий шелковый путь на протяжении тысячелетий связывал Запад и Восток. Он входил на территорию Кыргызстана через направление Торугарт и Иркештам. После развала СССР в Кыргызской Республике (КР) на этих направлениях успешно работали рынки «Дордой» и «Кара-Суу». Кыргызстан был региональным транзитным торговым центром [8]. Доходы от реэкспорта составляли значительную часть как бюджета, так и доходов граждан Кыргызстана.

¹ Назарова Анастасия Константиновна – аспирант, Кыргызско-Российский Славянский университет им. Б. Н. Ельцина, Бишкек, Кыргызская Республика. E-mail: nazaem@yandex.com.

© Назарова А. К., 2018

В начале 2000-х гг. в Республике Казахстан (РК) появилась идея пере-направить логистические потоки товаров с Кыргызстана на Казахстан. В 2002 г. между правительствами Китая и Казахстана начались переговоры о строительстве логистического центра на границе Хоргоса. В 2004 г. соглашение было подписано, а на следующий год начались работы по его строительству. Параллельно, в ноябре 2004 г. на территории Казахстана в пограничном селе Кордай был построен рынок «Барыс-2», который должен был составить конкуренцию рынку «Дордой» в Бишкеке. Но популярностью он пользоваться не стал в связи с дополнительными инфраструктурными, организационными и административными проблемами для коммерсантов [3].

В феврале 2005 г. Казахстан в очередной раз усилил таможенный контроль со стороны своей границы. Был введен тщательный таможенный досмотр, увеличены пошлины, появились длинные очереди. На пограничном посту в с. Кордай образовались автомобильные пробки из 500 и более автомашин. Для того чтобы пересечь границу Казахстана, рейсовые автобусы, маршрутные такси и легковые автомобили были вынуждены простаивать по 4–6 ч. в ожидании досмотра. Официально усиление пограничного контроля объяснялось казахстанской стороной необходимостью борьбы с контрабандой [3]. Протекционизм Казахстана не принес ожидаемого эффекта. 90% контейнеров рынка «Барыс-2» так и не были заполнены товарами. Оставшиеся торговые точки имели скудный ассортимент и завышенные цены. Но и на рынке «Дордой» товарооборот сократился на 70%. Вместо 30–40 автобусов из Казахстана, России и Узбекистана на «Дордой» стали загружать всего 5–6. Действия казахской стороны были охарактеризованы в Кыргызстане как «недобросовестная конкуренция». Руководство «Дордоя» направило на имя премьер-министра Кыргызстана письмо с просьбой решить вопрос. Директор рынка «Барыс-2» опроверг обвинения и со своей стороны обвинил руководство «Дордоя» в использовании нечестных методов конкурентной борьбы [3].

29 ноября 2011 г. в соответствии с указом президента Казахстана № 187 была образована свободная экономическая зона (СЭЗ) «Хоргос – Восточные ворота». Объект площадью 5 740 га расположен в Панфиловском районе Алматинской области на границе с Китаем. Сейчас количество контейнеров там превышает 10 тыс. Географическое положение предполагает развитие СЭЗ в качестве крупного логистического и промышленного центра. В структуру СЭЗ входят международный центр приграничного сотрудничества, сухой порт, индустриальная зона, населенный пункт и вспомогательная инфраструктура. На территории действует тридцатидневный безвизовый режим и отсутствуют таможенные пошлины на товары, стоимость которых не превышает 1,5 тыс. евро, а вес – 50 кг, ввозимые физическими лицами для личного пользования не чаще одного раза в месяц. Сейчас МЦПС ежедневно посещают от 2 до 5 тыс. покупателей. Сухой порт осуществляет перевалку контейнеров с китайской колеи (1 435 мм) на широкую (1 520 мм), действующую на постсоветском пространстве. Первая очередь порта открылась в

декабре 2014 г., а в конце июля 2015 г. была получена первая партия контейнеров из Китая [16]. В СЭЗ действуют льготные условия ведения бизнеса, включая отсутствие земельного налога, налога на имущество, корпоративного налога, а также НДС и таможенных пошлин на сырье и детали, завозимые для продукции, используемой и перерабатываемой на территории центра. Такой механизм предусмотрен Соглашением по вопросам свободных экономических зон ТС от 18.06.2010 г. На сегодняшний день участниками индустриального парка Хоргоса являются 82 компании – преимущественно резиденты Казахстана. На китайской стороне инфраструктурные объекты были завершены уже к 2014 г. В стадии реализации в КНР находится около двадцати проектов, общая сумма инвестиций превышает 2 млрд евро [16].

В сентябре 2015 г. РК и КНР подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве по совместному развитию проектов СЭЗ Хоргос и международной логистической зоны в г. Ляньюньган. Согласно документу, предполагается выделение Пекином 600 млн долл. инвестиций на финансирование казахстанской части СЭЗ. Документ вписывается в объявленную КНР стратегию экономического пояса Шелкового пути. Завершение строительства инфраструктуры казахстанской части СЭЗ намечалось на середину 2016 г., выход сухого порта на полную мощность (4,5 млн т) – на 2020 г. [16]. Основной грузопоток Хоргоса оседает на территории ЕАЭС, поэтому его рассматривают как способ для Казахстана стать главным железнодорожным хабом Центральной Азии. Другая железнодорожная ветка, связывающая регион с Китаем, также проходит через Казахстан в районе пропускного пункта Достык. Хоргос становится ключевым торговым и транзитным портом регионального уровня. «Восточные ворота» претендуют на исполнение роли, которую ранее в ЦА играли оптовые рынки Кыргызстана (Дордой и Кара-Суу) [16].

Эксперты высказывают мнение, что «центр торговли переместится из Кыргызстана в Казахстан. Несмотря на провал с рынком в Кордае, сейчас победа в конкурентной борьбе на стороне казахов». Цены на «Хоргосе» ниже, чем на «Дордое». Рынок «Дордой» столкнулся с угрозой закрытия. Сейчас Казахстан работает в ускоренном темпе, а Кыргызстан терпит экономические убытки. Торговля с «Дордоя» переходит в Казахстан [8].

С 12 августа 2015 г. КР стал полноправным членом ЕАЭС, но уже в конце августа 2015 г. Казахстан организовал тотальный контроль всех партий подкарантинных грузов и вновь создал карантинную лабораторию на пограничном переходе «Кордай» [18]. Это нарушило ряд законодательных актов как самой РК, так и норм Евразийской экономической комиссии, к примеру, Порядка лабораторного обеспечения карантинных фитосанитарных мер [7]. Запрет коснулся мясо-молочной продукции, картофеля и прочих продуктов из Кыргызстана. «Министерство сельского хозяйства, мелиорации и пищевой промышленности КР посчитало неправомерным введения казахстанской стороной ограничений» [18]. Только активные усилия политического руководства КР на заседании Евразийского Межправительственного сове-

та в «расширенном» составе в Бишкеке позволили прийти к тому, что в марте 2017 г. был «расширен перечень товаров, разрешенных к перемещению из Кыргызстана в Россию по территории Казахстана, на 86 дополнительных групп. Кроме этого, с февраля 2017 г. были разрешены к ввозу на территорию Казахстана 46 групп товаров, подлежащих ветеринарному контролю, и расширен перечень разрешённых к ввозу на территорию 5 областей Казахстана товаров до 39 групп» [4].

Таким образом, в целях перенаправления логистических потоков реэкспортных товаров с торговых центров рынков Кыргызстана на собственные торговые центры Казахстан использовал и использует государственные протекционистские меры, именуемые в Кыргызстане «недобросовестной конкуренцией». Под предлогом вступления Кыргызстана в 1998 г. в ВТО, политических событий 2005 и 2010 гг., борьбы с коррупцией и контрабандой в 2017 г. Казахстан регулярно ограничивает въезд граждан и ввоз, транзит и реэкспорт товаров из Кыргызстана в Казахстан, постсоветские страны и страны дальнего зарубежья. Этому способствовало и повышение налогов и пошлин, связанное с вступлением Кыргызстана в ЕАЭС.

Со своей стороны, Казахстан обвиняет предпринимателей Кыргызстана в контрабанде и «сером экспорте» китайских товаров. Действительно, до 2012 г. говорилось о десятикратном расхождении данных об объемах провозимых товаров таможенных служб Кыргызстана и Китая. В Кыргызстане это объяснялось различиями в методиках расчета пошлин. Китай взимал пошлину из расчетов на единицу товара, а Кыргызстан рассчитывал пошлины по его весу. В 2015 г. вице-премьер-министр по безопасности и вопросам границ Т. Мамытов говорил о том, что объем нелегальной торговли Кыргызстана с Китаем составляет 80%. Это подтверждается разницей между цифрами торгового оборота, о которых сообщают правительства КР и КНР. По данным Кыргызстана, годовой торговый оборот с Китаем составляет 1–1,2 млрд долл. Китай заявлял о 5 млрд долл. [19].

В 2017 г. премьер-министр Казахстана заявил: «Таможенные органы РК фиксируют резкое повышение импорта китайских товаров в КР и пропорциональное увеличение ввоза аналогичных товаров из КР в Казахстан, что связано с неэффективным таможенным администрированием. Тем не менее, казахстанской стороной не применяются какие-либо ограничительные меры к кыргызским товарам. Принятые обязательства по обеспечению свободы движения кыргызских товаров Казахстаном обеспечиваются в полной мере, несмотря на имеющиеся факты незаконного реэкспорта китайских товаров. Предполагаемые потери государств-членов ЕАЭС составляют 100 млн долл. США. Потери Казахстана по НДС – 155,8 млн долл. США. Более того, РК не применяет экспортные таможенные пошлины на ряд важных для Кыргызстана товаров, несмотря на то, что нам известно о фактах реэкспорта этих товаров с территории Кыргызстана (нефть и нефтепродукты, лом черных и цветных металлов, шкуры, шерсть и др.)» [4].

Председатель Комитета государственных доходов Министерства финансов РК А. Тенгебаев, подчеркнул, что «согласно данным таможенной статистики, импорт товаров из КНР в Кыргызстан составил 1,5 млрд долл. США, увеличившись по сравнению с 2016 г. на 42%. При этом, транзит товаров через территорию РК в Кыргызстан увеличился на 67 %». По его словам, одной из причин роста является низкая таможенная стоимость в соседней стране. «Нами был произведен анализ резкого увеличения импорта в Кыргызстан, в результате которого установлено, что таможенная стоимость в Кыргызстане значительно занижена в сравнении с РК – в 2 и более раз. Есть отдельные случаи, когда разница в стоимости товаров составляет 1000% и более» [11].

В соответствии со ст. 3 «Соглашения о представлении и об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза» от 21 мая 2010 г., в целях повышения эффективности таможенного контроля в декабре 2011 г. Комиссия Таможенного союза решила «ввести обязательное предварительное информирование в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом» (п. 1). «Операции по получению и использованию предварительной информации подлежат протоколированию во всех информационных системах таможенных органов государств-членов Таможенного союза (ЕАЭС)» (п. 9) [12]. Исполнение Кыргызстаном своих обязательств у стран ЕАЭС претензий не вызывает, то есть действующая система мониторинга и взаимного контроля исключает системный характер контрабанды на кыргызско-казахстанской границе.

19 октября 2017 г. Премьер-министр РК Б. Сагинтаев заявил, что на встрече с Премьер-министром КР были «рассмотрены проблемные вопросы, касающиеся таможенного и налогового администрирования с учетом соответствующих норм и правил ЕАЭС. Таможенные органы РК выявляют факты недостоверного декларирования кыргызскими импортерами товаров из Китая при транзите через территорию Казахстана. Из-за этого мы несем прямые убытки. Задача специальных служб – не допустить ввоза в Казахстан и территорию единого экономического пространства ЕАЭС, контрабанды, в том числе и серого реэкспорта. По этой схеме недобросовестные участники внешнеэкономической деятельности закупают товар в Китае, затем ввозят его в Кыргызстан по сниженной таможенной ставке, якобы для использования внутри страны. На деле же перевозят его в страны ЕАЭС» [2].

Таким образом, если до 2012 г. говорилось о системном характере коррупции в таможенной службе Кыргызстана, то в настоящее время разговор идет о «сером экспорте» китайских товаров, осуществляемом кыргызстанскими предпринимателями на территорию государств ЕАЭС. Повышение пошлин на китайские товары, предназначенные для потребления на территории КР, может решить проблему «серого экспорта», но это вызовет рост цен, что будет негативно воспринято общественностью республики. Найти дейст-

венные меры контроля сторонам (РК и КР) пока не удается. Государственный протекционизм Казахстана получает ответ в виде полного игнорирования государственными органами Кыргызстана проблемы «серого экспорта».

Следующей проблемой является участие Казахстана и Кыргызстана в реализации ряда транспортных проектов КНР. С 2008 г. началось строительство трансконтинентальной автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай» в рамках реализации идеи «Нового шёлкового пути». Последовательность выстроенных в единую систему скоростных автотрасс и просто автодорог высокого класса проходит по территории Китая, Казахстана и России [20]. В 2017 г. Премьер-министр РК отчитался о том, что Казахстан «полностью завершил строительство казахстанского участка Трансконтинентальной магистрали «Западная Европа-Западный Китай» протяженностью 2 800 км. Построено более 2,5 тыс. км новых железных дорог» [4].

Казахстан является ключевым звеном в реализации другого проекта – Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). Это международный транспортный коридор, который пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в страны Европы. 7 ноября 2013 г. в рамках II Международного транспортно-логистического бизнес-форума «Новый Шелковый путь» в г. Астана руководитель АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» подписал Соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию ТМТМ. В декабре 2016 г. участники Координационного комитета по развитию ТМТМ – Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузия, Турция – создали Международную ассоциацию «Транскаспийский международный транспортный маршрут». С февраля 2017 г. ассоциация приступила к своей деятельности [21]. Данный транспортный проект является альтернативой российскому маршруту Транссибирской магистрали – сухопутному пути доставки грузов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (Японии, Китая, Кореи, Тайваня) в страны ЕС. Очевидно, что основная цель ТМТМ – обеспечение (диверсификация) транспортных сообщений Китая и ЕС в обход России и Монголии через Казахстан, Грузию, Азербайджан и Турцию [5].

В соответствии со ст. 86 «Договора о Евразийском экономическом союзе в ЕАЭС» осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на формирование единого транспортного пространства (п. 1). Эта политика формируется государствами-членами (п. 4). Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики определяются Высшим советом (п. 5). При этом Комиссия ЕАЭС должна осуществлять мониторинг реализации государствами – членами скоординированной (согласованной) транспортной политики (п. 6) [1]. Однако материалы заседаний Высшего совета ЕАЭС не содержат упоминаний о том, что Казахстан каким-либо образом согласовывал свои участие в вышеназванных проектах со странами ЕАЭС.

Следует отметить, что данную статью договора игнорирует не только Казахстан, но и Кыргызстан. К примеру, кыргызско-китайские переговоры о строительстве железной дороги «Китай – Киргизия – Узбекистан» (далее ККУЖД) начались еще в 1997 г. Основопологающими документами по проекту железнодорожной линии стали Меморандум между Министерством железных дорог Китая, Министерством транспорта и коммуникаций КР и ГАК «Узбекистон темир йуллари» о совместном проведении исследований и предпроектных работ по строительству железнодорожной линии Андижан – Ош – Кашгар (Ташкент, апрель 1997 г.) и Протокол Первого заседания Совместной рабочей комиссии (Бишкек, ноябрь 1997 г.). В 2002 г. Китай предоставил правительству КР технический грант для подготовки Предварительного технико-экономического обоснования ККУЖД на территории республики. В исследовании, выполненном китайской стороной, были сделаны заключения о целесообразности строительства новой магистрали, ее преимуществах по сравнению с существующими транспортными коридорами и вывод о жизнеспособности проекта, его технической, экономической осуществимости и безопасности в экологическом отношении. Основываясь на результатах данного исследования, киргизско-китайская экспертная группа согласовала вариант маршрута, который считался на тот момент конкурентоспособным практически по всем техническим и экономическим показателям [10]. В 2006 г. директор Госдирекции по проектированию и строительству магистральных железных дорог КР С. Аблесов заявил, что согласованный с Китаем проект был одобрен правительством КР. Что касается сметы проекта, то с 2000 по 2012 гг. она возросла с 900 тыс. до 3–4 млрд долл. США. К. А. Черевык, проведя анализ киргизско-китайских переговоров о строительстве железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан», пришел к выводу, что «проект имеет стратегическое значение для обеих стран. Переговоры идут около двадцати лет и продолжаются сегодня. Прогресс в переговорах не наблюдается из-за отсутствия взаимопонимания между договаривающимися сторонами по вопросам размера колеи, выбора маршрута, финансирования строительства, передачи Китаю месторождений полезных ископаемых, социальным вопросам и т.д. Проект сегодня остается нереализованным» [17].

Таким образом, и Казахстан, и Кыргызстан задолго до образования ЕАЭС осуществляли и осуществляют двустороннее сотрудничество с КНР в транспортной сфере. Ни РФ, ни ЕАЭС в этом сотрудничестве участия не принимали. В то время как Китай реализует в Центральной Азии свою транспортную (логистическую) стратегию, Россия лишь только «выражала моральную поддержку». Как пишет Г. Я. Новосельский, «Россия, заинтересованная в развитии евразийской экономической интеграции, поддерживает проекты в транспортной сфере, которые способствуют интеграционному процессу и увеличивают товарооборот стран, входящих в ЕАЭС. В перспективе может быть поддержан обсуждаемый в Кыргызстане проект строитель-

ства Транскыргызской железной дороги «Чуй-Фергана», которая должна будет соединить северные и южные территории страны. На IV Саммите прикаспийских государств в Астрахани 29–30 сентября 2014 г. Россия предложила инициативу строительства железнодорожного кольца вокруг Каспийского моря. Эта инициатива может реанимировать российский проект международного транспортного коридора «Север-Юг», который обсуждается с 2002 г.» [6].

Итак, в геополитической конкуренции между КНР и РФ наблюдается явный дисбаланс. По мнению С. Иванова, «КР находится в орбите глобального геополитического и геоэкономического противостояния». При этом республика «определилась с внешнеполитическим приоритетом в сторону РФ при сохранении «многовекторности» дипломатии» [3, 80]. В условиях санкционного противостояния со странами Запада РФ избрала, возможно, единственно верный путь, а именно вместо конкуренции и противостояния пойти на объединение геополитических стратегий с Китаем. В мае 2015 г. Владимир Путин и Си Цзиньпин подписали соглашение о сопряжении китайского проекта Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и проектов Евразийского экономического союза. В соглашении было отмечено, что основной площадкой, где будут обсуждаться вопросы сопряжения, станет Шанхайская организация сотрудничества.

Китайская инициатива «Один пояс, один путь» объединяет два проекта – «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века». Экономический пояс Шелкового пути – проект по формированию единого евроазиатского торгово-экономического пространства и трансконтинентального транспортного коридора. Идея проекта была выдвинута Си Цзиньпином в сентябре 2013 г. Тогда во время выступления в Университете Назарбаева (Астана) руководитель Китая выделил пять основных задач, которые призван решить ЭПШП: усиление региональной экономической интеграции, строительство единой трансасиатской транспортной инфраструктуры, ликвидация инвестиционных и торговых барьеров, повышение роли национальных валют, углубление сотрудничества в гуманитарной сфере.

В настоящий момент конкретные маршруты, по которому пройдет новый Шелковый путь, до конца не разработаны. По опубликованным данным, в основе проекта лежит строительство трех железнодорожных коридоров (северный, центральный и южный). Все они соединят восточные провинции Китая со странами Западной Европы [9]. Маршрут северного коридора: через Казахстан и РФ к Балтийскому морю, его западная ветка пройдет через Белоруссию и Польшу в Германию и Голландию. Именно этот коридор сводит на нет попытку реализации Транскаспийского международного транспортного маршрута в обход России. При этом основная причина этого лежит не в политической плоскости: сложные отношения РФ с Украиной или Грузией. Проблемы состоят в сложности маршрута (пересечение множества границ), политической нестабильности в Украине, рассогласованности таможенных и

тарифных политик и процедур участников консорциума и т.д. Центральный коридор, который является самым сложным с точки зрения политической обстановки и отсутствия действующей инфраструктуры, соединит порты восточного Китая (Шанхай, Ляньюньган) со странами Центральной Азии (Кыргызстан, Узбекистан, Туркменистан), Ираном, Турцией, затем проследует через Балканский полуостров к портам Франции. Его реализация потребует строительства дополнительного тоннеля под проливом Босфор в Стамбуле (Турция). Южная ветвь пройдет через Бангладеш, Индию и Пакистан.

Кроме сухопутного транспортного коридора, китайской стороной была предложена концепция развития морских торговых путей, которая получила название «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП). Планы по его созданию были озвучены в октябре 2013 г. Си Цзиньпином в Индонезии. Морской путь возьмет начало в г. Фучжоу (провинция Фуцзянь), пройдет через Гуанчжоу (провинция Гуандун) и остров Хайнань, по Малаккскому проливу (Малайзия – Индонезия), затем через Индийский океан, обогнет Африканский рог (Кения) и направится в Красное и Средиземное моря. Второе направление МШП идет из китайских портов в южную часть Тихого океана [9].

В настоящее время эксперты из МГУ и Академии общественных наук КНР готовят концепцию Большого евразийского партнерства. Эта концепция подразумевает строительство высокоскоростной магистрали «Москва – Пекин» и газотранспортной магистрали «Сила Сибири». В Шелковый путь могут быть вписаны возможности БАМа и Транссиба, а также мощности Дальневосточного порта в части потенциального сопряжения российского Северного Морского Пути и китайского Морского Шелкового пути XXI в. [15]. В настоящее время осуществляется сопряжение Евразийского интеграционного проекта, Экономического пояса Шелкового и инфраструктурных проектов других стран: монгольского проекта «Степной путь» (модернизация трансмонгольской железной дороги Китай – Россия), южнокорейской «Евразийской инициативы» (объединение железных дорог Северной и Южной Кореи с выходом на Транссибирскую магистраль), казахстанской программы «Светлый путь» и т.д.

Таким образом, нарушение РК ст. 86 Договора о ЕАЭС о необходимости координировать (согласовывать) со странами Союза свою транспортную политику повлекло значительные вложения, рентабельность которых пока остается под сомнением. Игнорирование КР той же статьи Договора ставят под сомнение целесообразность двадцатилетнего кыргызско-китайского переговорного процесса. В то же время сопряжение российских и китайских инфраструктурных проектов выходит за пределы существующих интеграционных объединений (ЕАЭС, ШОС, ЕС, АТЭС и т.д.). Фактически, это объединение континентальных геополитических стратегий двух игроков глобального уровня. Для стран ЕАЭС координация внешнеэкономических стратегий переходит из разряда внутрисоюзных отношений в разряд вопросов стратегической значимости для обеспечения конкурентоспособности и перспектив

национального развития. Скоординированная позиция евразийских государств при сопряжении проектов с Китаем на площадке ШОС позволит удовлетворить национальные интересы стран ЕАЭС в наибольшей степени. В то же время опыт их двустороннего взаимодействия с КНР выявляет проблемы как экономического, так и политического характера.

Библиографический список

1. Договор о Евразийском экономическом союзе. Подписан в г. Астане 29 мая 2014 г. В редакции от 8 мая 2015 г. С изменениями и дополнениями. Вступил в силу с 12 авг. 2017 г. [Treaty on the Eurasian Economic Union. Signed in Astana on May 29, 2014. As amended on 08.05.2015. With changes and additions. Came into force on August 12, 2017].
2. Заявление Премьер-министра РК Бакытжана Сагинтаева по итогам переговоров с кыргызской делегацией. 19 окт. 2017 г. URL: <https://prime-minister.kz/ru/news/all/> (дата обращения: 21.10.2017). [The statement of the Prime Minister of the Republic of Kazakhstan Bakytzhan Sagintayev on the results of negotiations with the Kyrgyz delegation. October 19, 2017. Available at: <https://primeminister.kz/en/news/all/> (accessed 21.10.2017)].
3. *Иванов С. Г.* Кыргызская Республика в противостоянии глобальных геополитических стратегий России и США, 2-е изд., перераб.: монография / С. Г. Иванов; отв. ред. д-р полит. наук А.Н. Кангельдиев. М., 2016. 90 с. [Ivanov S.G. The Kyrgyz Republic in the confrontation of global geopolitical strategies of Russia and the United States. 2nd ed.: monograph / S.G. Ivanov; ed. by Dr. polit. sci. A. N. Kangel'diev. Moscow, 2016. 90 p.].
4. Казахстан увеличил перечень разрешенных к ввозу товаров из Киргизии. 7.03.2017. URL: https://forbes.kz/news/2017/03/07/newsid_137612 (дата обращения: 5.09.2017). [Kazakhstan extended the list of goods allowed to import from Kyrgyzstan. 07.03.2017. Available at: https://forbes.kz/news/2017/03/07/newsid_137612 (accessed 05.09.2017)].
5. Маршрут «Китай – Турция – Европа» – грузы в обход Монголии и России. 2 дек. 2015 г. URL: <http://asiarussia.ru/articles/10165/> (дата обращения: 7.09.2017). [China-Turkey-Europe route – cargoes bypassing Mongolia and Russia. 02.12.2015. Available at: <http://asiarussia.ru/articles/10165/> (accessed 07.09.2017)].
6. *Новосельский Г. Я.* Транспортная интеграция в Центральной Азии и Россия. URL: http://elar.urfu.ru/bitstream/10995/34468/1/urrr_2015_90.pdf (дата обращения: 20.10.2017). [Novosel'sky G.Ya. Transport Integration in Central Asia and Russia. Available at: http://elar.urfu.ru/bitstream/10995/34468/1/urrr_2015_90.pdf (accessed 20.10.2017)].
7. Порядок лабораторного обеспечения карантинных фитосанитарных мер. Утвержден Решением коллегии ЕЭК от 10.05.2016 года и стандарта ЕОКЗР РМ 7/84. [The order of laboratory provision of quarantine phytosanitary measures. Approved by the Decision of the Collegium of the Eurasian Economic Commission of 10.05.2016 and the standard EOCZR PM 7/84].

- tary measures. Approved by the Decision of the Collegium of the ECE of 10.05.2016 and EPPO Standard PM 7/84].
8. Построим «Хоргос» Кыргызстана в Сары-Таше. 25.11.2015. URL: http://www.gezitter.org/tamozhennyj_sojuz/45681/ (дата обращения: 8.08.2017). [Let's build "Horgos" of Kyrgyzstan in Sary-Tash. 25.11.2015. Available at: http://www.gezitter.org/tamozhennyj_sojuz/45681/ (accessed 08.08.2017)].
 9. Проект «Один пояс, один путь». 3 июля 2017. URL: <http://tass.ru/info/4383152> (дата обращения: 11.08.2017). ["One zone, one way" Project. 03.07.2017. Available at: <http://tass.com/info/4383152> (accessed 11.08.2017)].
 10. Проект строительства железнодорожной магистрали «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» / ГП «НК Кыргыз темир жолу». URL: <http://www.kjd.kg/ru/investmentprojects/> (дата обращения: 1.08.2017). [The project of construction of the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway / State Enterprise "Kyrgyz Temir Jolu". Available at: <http://www.kjd.kg/en/investmentprojects/> (accessed 01.08.2017)].
 11. Разница в стоимости товаров в Казахстане и Кыргызстане составляет 1000% и более. 17 окт. 2017 г. URL: <http://www.ratel.kz/raw/> (дата обращения: 18.10.2017). [The difference in the value of goods in Kazakhstan and Kyrgyzstan is 1000 or more percent. 17.10.2017. Available at: <http://www.ratel.kz/raw/> (accessed 18.10.2017)].
 12. О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом: решение Комиссии ТС от 9 дек. 2011 г. № 899. Москва. [Decision of the Customs Union Commission of 09.12.2011 No. 899 "On the introduction of mandatory prior informing on goods imported into the customs territory of the Customs Union by road transport". Moscow].
 13. Саралаева Л. Рыночные игры на казахстанской границе. 21.02.2005. By IWPR Central Asia. URL: <https://iwpr.net/ru/global-voices/> (дата обращения: 20.09.2017). [Saralaeva L. Market games on the Kazakhstan border. 21.02.2005. By IWPR Central Asia. Available at: <https://iwpr.net/en/global-voices/> (accessed 20.09.2017)].
 14. Ситуация на границе Казахстана и Кыргызстана стабильная 16.10.2017. URL: <http://khabar.kz/ru/news/obshchestvo/item/4> (дата обращения: 17.10.2017). [The situation on the border of Kazakhstan and Kyrgyzstan is stable. 16.10.2017. Available at: <http://khabar.kz/en/news/obshchestvo/item/4> (accessed 17.10.2017)].
 15. Фаляхов Р. Шелковый путь – 2017: в чем интерес России? 13.05.2017. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2017/05/13/671401.shtml> (дата обращения: 22.09.2017). [Falyakhov R. Silk Road – 2017: what is the interest of Russia? 13.05.2017. Available at: <https://www.gazeta.ru/business/2017/05/13/671401.shtml> (accessed 22.09.2017)].

16. Хоргос – «Восточные ворота» или «черная дыра» евразийской интеграции. URL: <https://riss.ru/analytics/24823/> (дата обращения: 7.09.2017). [Horgos – "Eastern gate" or "black hole" of Eurasian integration. Available at: <https://riss.ru/analytics/24823/> (accessed 07.09.2017)].
17. *Черевык К.А.* Киргизско-китайские переговоры о строительстве железной дороги «Китай-Киргизия-Узбекистан». МГУ. 2016. URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_27513742_37038.pdf (дата обращения: 4.07.2017). [Cherevyk K.A. Kyrgyz-Chinese negotiations on the construction of the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway. Moscow State University. 2016. Available at: https://elibrary.ru/download/elibrary_27513742_37038.pdf (accessed 04.07.2017)].
18. *Чуштук А.* Осуществление карантинного фитосанитарного контроля на границе казахстанской стороной – нарушение норм ЕАЭС – минсельхоз КР. 04.08.2016. URL: <http://kyrtag.kg/society/> (дата обращения: 6.09.2017). [Chushtuk A. Implementation of quarantine phytosanitary control at the border by Kazakhstan side is the violation of the norms of the EAEU – Ministry of Agriculture of the Kyrgyz Republic. 04.08.2016. Available at: <http://kyrtag.kg/society/> (accessed 06.09.2017)].
19. *Яловкина А.* Вступление в ЕАЭС – не помеха для контрабанды в Кыргызстане. URL: <https://iwpr.net/ru/global-voices> (дата обращения: 19.10.2017). [Yalovkina A. Joining the EAEU is not a hindrance to smuggling in Kyrgyzstan. Available at: <https://iwpr.net/en/global-voices> (accessed 19.10.2017)].
20. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Новый_шёлковый_путь.
21. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Транскаспийский_транспортный_маршрут.

PROBLEMS OF COORDINATING EXTERNAL ECONOMIC STRATEGIES OF THE EAEU STATES IN INTERACTION WITH CHINA

A. K. Nazarova

Postgraduate Student,

Kyrgyz-Russian Slavic University named after B. N. Yeltsin

The article analyzes the implementation of the project of the Eurasian Economic Union and its problems related to the interaction of the participating states with the People's Republic of China. In particular, the paper considers the interaction concerning control over re-export of Chinese commodity flows, as well as attempts of the countries to implement joint transport projects with China in violation of the provisions of the EAEU Treaty.

Keywords: EAEU; Russia; China; Kazakhstan; Kyrgyzstan; project; strategy.