

Елена АРАКЕЛЯН

■ В Брюсселе состоялся первый диалог «Соединяя Евразию - от Атлантики до Тихого океана», где обсуждались вопросы взаимодействия между Евросоюзом и ЕАЭС.

МОСТЫ ВМЕСТО СТЕН

В то время как политическая напряженность на пространстве «от Атлантики до Тихого океана» растет, бизнес ищет пути и в этих условиях продолжать сотрудничество и налаживать взаимовыгодные экономические связи. Экспертный форум «Соединяя Евразию» организован в Брюсселе по инициативе Фонда «Росконгресс» и ассоциации «Познаем Евразию» в сотрудничестве с Ассоциацией европейского бизнеса и Бельгийско-люксембургской торговой палатой. Международные эксперты, главы корпораций, общественные деятели, представители деловых ассоциаций из двадцати стран обсуждали ведение бизнеса и варианты сотрудничества между странами Евросоюза и Евразийского экономического союза, включая Союзное государство.

- Европейский союз - для Евразийского союза крупнейший торговый и экономический партнер. Мы в 2015 году выходили на уровень около 500 миллиардов долларов в год взаимной торговли. В 2018 году мы вышли на уровень только 350 миллиардов, - сообщила на форуме член Коллегии (министр) по интеграции и макроэкономике Евразийской экономической комиссии Татьяна Валова. - И этот разрыв только увеличивается.

- Санкции против России привели к естественному высвобождению значительного числа ниш на российском рынке к большой радости Китая, а теперь уже и России. Это позволило нам создать новые торговые и логистические маршруты, новые инвестиционные возможно-

ДОРОГИ ВЕДУТ ЧЕРЕЗ МИНСК



Строительство транзитного коридора из Западной Европы в Китай через Беларусь, Россию и Казахстан - путь для решения не только транспортных, но и политических вопросов.

сти, - отметил замглавы российского МИДа Александр Панкин. - Нравится вам это или нет, мы с этим уже живем. Такая ситуация европейскому бизнесу, конечно же, не очень нравится. В выступлениях звучали идеи, что ЕС и Евразийскому союзу надо все-таки выработать общие стандарты, которые помогли бы решать насущные технические задачи и при этом не были бы политизированы.

- Мы должны создавать мосты, а не стены, - заявил президент Ассоциации «Познаем Евразию», председатель совета директоров Банка Интеза Антонио Фаллико.

ПОДАЛЬШЕ ОТ ПОЛИТИКИ, ПОБЛИЖЕ К ЛОГИСТИКЕ

- Было несколько попыток установить контакт, - прояснил ситуацию Госсекретарь Союзного государства Григорий Рапота. - Из этого ничего не получилось, хотя тогда не было ни санкций, ни острых ситуаций, ни кризисных явлений, которые бы этому препятствовали. Вероятно, дело в том, что это устойчи-

вая позиция Евросоюза. Что делать? У нас уже были разговоры, что надо бы начать с каких-то конкретных проектов, которые имели бы очень маленькую, самую меньшую политическую нагрузку. Причем с учетом того, что у нас в разряд политических возведен даже проект газоснабжения («Северный поток-2».- Ред.).

Проектом, «самым безобидным с точки зрения возможных политических последствий», по мнению Рапота, мог бы стать так называемый Новый шелковый путь - транспортный коридор из Западной Европы в Китай через Беларусь, Россию и Казахстан. С инициативой «Один пояс - один путь» в свое время выступил Китай (см. «Справку «СВ»).

- По подсчетам российских специалистов, хорошая транспортная магистраль, которая проходит через регион, дает прирост валового регионального продукта от шести до девяти процентов, - пояснил, чем интересен этот проект для стран Евразийского союза, Григорий Рапота. - Поэтому что улучшается логисти-

ка и появляются новые силы строительные, транспортные и так далее. Во-вторых, это связующее звено, которое все участники не захотят разрушать, потому что оно всех устраивает, всем оно нужно. Стало быть, это важный элемент коллективной безопасности. В-третьих, это реальная реализация того лозунга, который у нас тут размещен: строительство единого экономического пространства, от Атлантики до Тихого океана.

Выгода для Европейского Союза также очевидна: сухопутный вариант пути из Европы в Китай - через страны Евразийского союза - в два раза короче, чем альтернативный морской путь. И позволяет доставлять грузы в несколько раз быстрее (см. «Справку «СВ»).

НА БЕРЛИН!

Россия уже приступает к строительству своей части фрагментов пути. На прошлой неделе правительство одобрило проект

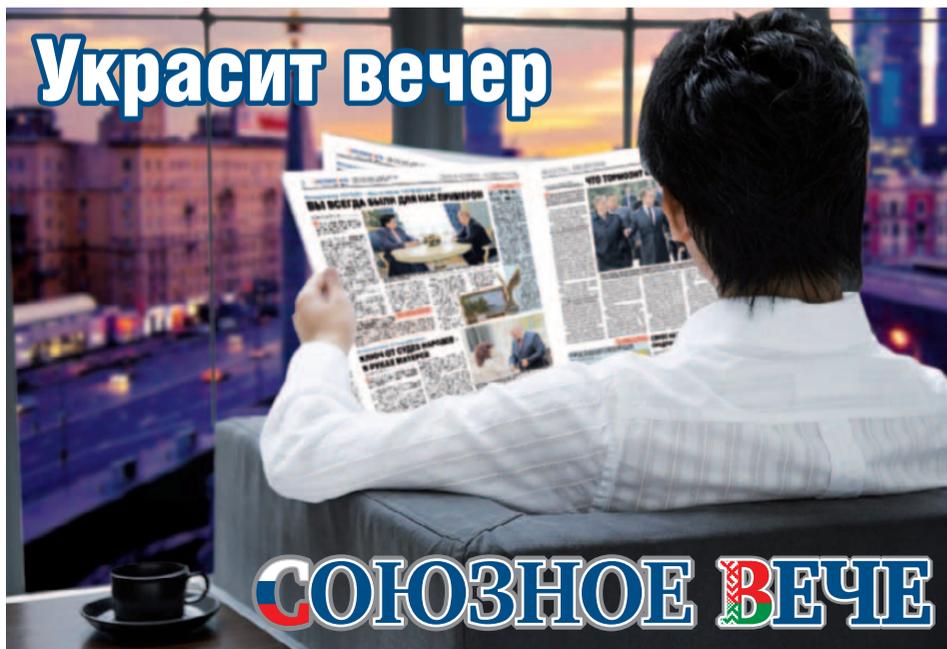
высокоскоростных магистралей. Первой такой дорогой - частью будущего евразийского транспортного коридора Москва - Пекин - должна стать трасса Москва - Казань. Строительство ее оценивается в 621,5 миллиарда рублей. Из них двести миллиардов выделят из бюджета РФ.

- Я здесь представляю Союзное государство, которое состоит из России и Беларуси. Поэтому

нас больше всего интересует западно-европейский аспект транспортной логистики, - подчеркнул Григорий Рапота. - Мы уже обсуждали - пока на уровне глав правительств - улучшение логистики между Москвой, Минском с выходом на Берлин. И между Санкт-Петербургом, Минском - тоже с выходом на Берлин. Уверен, что все равно рано или поздно мы этим займемся. И крайне важно, чтобы со стороны Западной Европы было бы по крайней мере понимание, а еще лучше участие в решении этой задачи.

SOUZVECHE.RU
О РАЗВИТИИ ПРОЕКТА «ОТ
ЛИССАБОНА ДО ВЛАДИВОСТОКА»
ЧИТАЙТЕ НА НАШЕМ САЙТЕ

Украсит вечер



СОЮЗНОЕ ВЕЧЕ

«ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ»

СПРАВКА «СВ»

Что предусматривает проект? Это международная инициатива Китая, которая впервые была озвучена председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 году во время государственного визита в Казахстан.

Она предполагает совершенствование существующих и создание новых торговых и транспортных коридоров между более чем 60 странами Центральной Азии, Европы и Африки. Что должно способствовать развитию торговых отношений между Китаем и всеми этими странами.

Но главная задача этого проекта - сократить путь контейнерных грузов из Китая в Западную Европу. Сейчас по морю они путешествуют в среднем от 45 до 60 суток. Если все пойдет хо-

рошо, этот срок может сократиться до десяти суток.

Потому в рамках китайской концепции особое внимание придается Новому шелковому пути - транспортному коридору, который проходит через Казахстан, Россию и далее через Беларусь. Именно этот путь в Европу, примерно совпадающий с историческим торговым Шелковым путем, самый короткий.

В 2015 году Владимир Путин и Си Цзиньпин подписали меморандум о сотрудничестве, в соответствии с которым высокоскоростной магистрали Москва - Казань присвоили статус приоритетного участка евразийского транспортного коридора Москва - Пекин.