Перспективы использования Нового шелкового пути Российской Федерацией

Наталья В. Ивина

*Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте РФ, Москва, Россия, natasha@ivina.su*

Елизавета С. Белова

*Выставка достижений народного хозяйства ЭКСПО
Москва, Россия, jeliisaweta9604@yandex.ru*

Аннотация. В статье дан анализ инициативы Китая под названием Новый шелковый путь, предполагающий стимулирование экономики Китайской Народной Республики посредством ускорения доставки грузов в страны Европы и в целом улучшения транспортной ситуации. Отмечается, что стратегией для России по реализации ее транзитного потенциала могла бы стать оперативная подготовка международных транспортных коридоров на своей территории и эффективная дипломатия по убеждению соседних стран-конкурентов в присоединении к российским проектам, разработка для них предложений по выгодным условиям внешнеторговых отношений и транспортировки товаров через территорию РФ.

Ключевые слова: инициатива, транспортная инфраструктура, стратегическое партнерство, экономика, международное сотрудничество

Для цитирования: Ивина Н.В., Белова Е.С. Перспективы использования Нового шелкового пути Российской Федерацией // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2020. № 3. С. 52–61. DOI: 10.28995/2073-6304-2020-3-52-61

Prospects for the use of the New Silk Way by the Russian Federation

Natal'ya V. Ivina

*Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration
Moscow, Russia, natasha@ivina.su*

Elizaveta S. Belova

*Exhibition of Achievements of the National Economy EXPO
Moscow, Russia, jeliisaweta9604@yandex.ru*

Abstract. This article provides an analysis of China 's initiative called the New Silk Road, which involves stimulating the economy of the People 's Republic of China by accelerating the delivery of goods to Europe and generally

improving the transport situation. It is noted that the strategy for Russia to realize its transit potential could be the operational preparation of international transport corridors on its territory and effective diplomacy to convince neighbouring rival countries to join Russian projects, to develop proposals for them on favorable conditions of foreign trade relations and transportation of goods through the territory of the Russian Federation.

Keywords: initiative, transport infrastructure, strategic partnership, economy, international cooperation

For citation: Ivina, N.V. and Belova, E.S. (2020), "Prospects for the use of the New Silk Way by the Russian Federation", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law" Series*, no 3, pp. 52-61, DOI: 10.28995/2073-6304-2020-3-52-61

Введение

В сентябре 2013 г. Си Цзиньпин – китайский лидер – выдвинул идею создания «экономического пояса Шелкового пути XXI века». По прошествии месяца эта идея была усовершенствована и названа идеей «морского Шелкового пути XXI века», а в совокупности они стали известны как «Пояс и путь».

Инициатива Пекина приобрела значительное количество сторонников и участников, что гарантировало возможность претендовать на низкопроцентные кредиты, а также сотрудничество с перспективными инвесторами.

На территории Китая успех данного проекта особенно заметен. Высокоскоростная железная дорога и скоростное шоссе связали Пекин с Урумчи.

Этот многомиллионный город превращается в главный транспортный хаб на пути в Европу и Юго-Западную Азию.

Ориентируясь на зарубежные рынки, Китай активно строит новые города и технопарки, свободные экономические зоны, а также логистические и исследовательские центры.

Говоря о России, на настоящий момент наше государство находится в стороне от проекта «Пояс и путь». Проект высокоскоростной магистрали «Москва–Казань» на протяжении нескольких лет не может начать полноценное строительство. Важнейший участок Нового шелкового пути проходит и по территории Российской Федерации. Действует этот участок с 1992 г.

После распада Советского Союза железные дороги, которые действовали в то время на территории Китая, Казахстана, России, Белоруссии, Польши, Нидерландов и Голландии, соединили в единую трассу.

Контейнерные поезда берут свое начало у берегов Желтого моря, в порту Ляньюньган, проходят через всю территорию КНР до КПП Алашанькоу на границе с Казахстаном, затем пересекают эту страну и входят на территорию России. Далее поезда следуют через Западную Сибирь, Урал и европейскую часть России и пересекают границу с Белоруссией, а затем и польскую границу.

В последние пять лет контейнерные поезда начинают движение из разных промышленных центров Китая и направляются в различные европейские страны. Товаропоток очень быстро растет. Китай активно наращивает экспорт в Европу, в то время как товарооборот с США снижается. Кроме того, с учетом потребностей китайского среднего класса возрастает спрос на европейские продукты питания, напитки, а также предметы роскоши.

Электронная торговля также очень активно расширяется и модернизируется [Стрельникова, Зенкина 2015; Зенкина 2018].

Поэтому российский участок «Нового шелкового пути» играет значимую и важную роль в осуществлении слаженной работы этого грандиозного проекта.

В 2015 г. в Кремле Президент России и председатель КНР договорились о сопряжении проектов ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Лидеры двух стран подписали соглашение о сотрудничестве, в котором были оговорены пути выхода на новый уровень партнерских отношений между КНР и Россией, а также формирования общего Евразийского экономического пространства [Шкаева, Зенкина 2015].

Межправительственная комиссия по сотрудничеству в развитии российского Дальнего Востока нацелена на сопряжение проектов ЕАЭС и ЭПШП.

В 2016 г. на Петербургском международном экономическом форуме Владимир Путин озвучил концепцию «Большой Евразии», которая перекликается с поиском Пекином вариантов альтернативной глобализации. Оба проекта очень перспективны и на настоящий момент уже реализуются.

Безусловно, между этими двумя проектами существуют различия. Аналитики убеждены, что Экономический пояс Шелкового пути создаст на Евразийском континенте «международную экономическую нишу», куда можно будет «вкладывать» множество проектов, которые планируются к реализации во внешнеполитической и внешнеэкономической сферах Китая.

Китайская инициатива подразумевает также создание системы, основным принципом которой будет «партнерство без образования союза».

Си Цзиньпин разработал пять мер, где на первом месте стоит усиление политического взаимодействия государств, тогда как основные принципы построения ЕАЭС провозглашают взаимодействие в экономической сфере.

Поэтому, исходя из вышеупомянутой информации, роль России заключается в движущей силе евразийской интеграции, а Китая (как инициатора ЭПШП) – в укреплении отношений многостороннего стратегического партнерства и всемирного сотрудничества.

Россия из-за своего выгодного географического положения и наличия Транссибирской магистрали может рассчитывать на партнерские отношения с Китаем в проекте Нового шелкового пути. В свою очередь Китай рассматривает Россию как партнера, но не единственно возможного партнера. Каждое государство, которое хочет войти в проект и планирует это сделать, должно быть готово что-то предложить.

В 2013 г. правительство Китая выдвинуло предложение о создании транспортного коридора, который соединил бы Европу и Азию, и назвал его Новый шелковый путь, по аналогии с караванной дорогой, по который в Средние века из Китая в Средиземноморье доставлялись разнообразные товары [Луконин 2015].

Идею прошлого развивали и модернизировали, и на сегодняшний день данный проект является визитной карточкой КНР.

Началось активное обсуждение данного проекта на уровне государств, в связи с чем Китай увидел определенные векторы развития, которые заинтересовали другие страны, поэтому у проекта появился определенный девиз «Один пояс – один путь». Данный транспортный коридор должен был стать маршрутом экономического развития по всей его протяженности [Лукин 2014].

На настоящий момент проект переквалифицировался в инициативу пояса и пути. В 2017 г. были представлены дорожные карты с планами развития. Китайская сторона выбрала наращивание вложений в Фонд Шелкового пути как альтернативный способ инвестиций.

Данный проект изначально задумывался как логистический проект по ускоренной доставке китайских товаров из Азии в Европу, однако проект Шелкового пути значительно вырос, и его уже по праву можно назвать полноценной программой экономического развития прилегающих к маршруту территорий.

Россия в настоящий момент входит в число главных стратегических партнеров Китая, но так или иначе является основным партнером.

География вышеупомянутого проекта довольно проста. Стать участниками этого проекта могут государства, через территорию которых исторически проходил Великий шелковый путь.

В перспективе же существует вероятность, что к процессу подключатся страны Ближнего Востока и Восточной Африки, страны Европы, СНГ, а также другие африканские страны.

Наша страна не обладает особыми привилегиями для участия в проекте. Россия, как и любая другая страна, должна «продать» свои предложения по сотрудничеству. Такие предложения можно разделить на несколько направлений:

- сотрудничество КНР и ЕАЭС;
- сотрудничество в области грузовых перевозок, модернизация транспортных коридоров;
- сотрудничество в финансовой сфере;
- углубление дипломатических отношений.

Евразийский экономический союз не является исключительно российским объединением, но его можно учитывать в аспекте конкурентных преимуществ нашей страны. Российская Федерация в ЕАЭС является движущей силой, а также лидером мнений при принятии стратегически важных решений. Россия, делая упор на сокращение таможенных барьеров между странами-участницами объединения, получает единое пространство, по которому транзитом могут перемещаться китайские товары.

В 2017 г. между Китаем и ЕАЭС было подписано соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве. Основным направлением считается снижение таможенных барьеров и установление тесного взаимодействия Евразийского экономического союза с Экономическим поясом Шелкового пути. Это подтверждает то, что прозрачность таможенных и законодательных отношений внутри ЕАЭС играет на повышение конкурентоспособности нашей страны в переговорах с Китаем по перспективным транспортным маршрутам, а также грузопотокам.

Китайцы убеждены, что добрососедские отношения России с ближайшими странами позволяют в рамках международного развития интеграции предложить кратчайшие маршруты доставки грузов из Китая в Европу, увеличить скорость прохождения таможенных процедур и сократить сроки доставки грузов.

Транспортное сотрудничество между Россией и Китаем развивается и модернизируется из года в год вне зависимости от программы «Пояс и Путь», но в ее рамках можно получить огромные преимущества. Основные транспортные проекты, которые связаны или возникли в процессе обсуждения китайской инициативы Нового шелкового пути, следующие:

- 1) транспортный коридор «Китай–Монголия–Россия»;
- 2) развитие МТК «Приморье I» и «Приморье II»;

3) строительство автомобильного и железнодорожного моста между РФ и КНР на Дальнем Востоке;

4) газопровод «Сила Сибири».

Транспортный коридор «Китай–Монголия–Россия» предполагает множество проектов в сфере развития и усовершенствования инфраструктуры Центрального железнодорожного коридора, а также модернизацию приграничных пунктов пропуска на территории трех стран и другие проекты, которые включают в себя строительство новых маршрутов железных дорог и автомобильных дорог, которые в дальнейшем можно было бы включить в проект Нового шелкового пути.

Год назад началось строительство автомобильного моста между Китаем и Россией на Дальнем Востоке через р. Амур (между г. Хэйхэ провинции Хэйлунцзян и г. Благовещенском Амурской области). Объект должен был быть сдан еще в 2019 г., но этого не произошло. Обсуждение проекта строительства моста началось в 1995 г., но именно Новый шелковый путь стал толчком к активным действиям.

Примечательно, что в Еврейской автономной области реализовывался проект другого моста, который должны были построить совместно с Китаем. Это железнодорожный мост через реку Амур, который соединяет село Нижнеленинское и город Тунцзян провинции Хэйлунцзян.

Китайская сторона выполнила свои обязательства и построила половину моста. С российской стороны никакое строительство не велось до 2017 г., несмотря на неоднократные напоминания китайцев об этом долгострое. Сейчас сдача российской части моста в Еврейской АО запланирована на конец 2020 г. Между тем эти объекты транспортной инфраструктуры, которые Россия могла предложить партнерам по Новому шелковому пути еще до его широкого развития, так и не были построены, и наша страна потеряла выгоды, которые могла бы получить от их использования. А на этапе обсуждения Нового шелкового пути у России было бы преимущество в привлечении транспортных потоков по уже действующим маршрутам.

В то же время международные транспортные коридоры «Приморье-I» и «Приморье-II» стали действующими, но они сегодня, по мнению китайских экспертов, требуют инвестиций для развития и увеличения пропускной способности. Пока Россией ведется поиск инвесторов, ориентированные на эти МТК грузы идут другими маршрутами.

Для китайской стороны данные коридоры интересны тем, что открывают северо-восточным провинциям КНР кратчайший вы-

ход к морю через Приморский край. По словам директора Института центральных и восточноазиатских исследований Китайской академии наук Ли Юнцюаня в интервью изданию «Женьминь жибао», потенциал пропускной способности МТК «Приморье-I» и «Приморье-II» составляет 40–45 млн тонн, но для реализации проектов в полном объеме потребуются ряд дополнительных мер, включая финансирование реконструкции российских портовых сооружений и дорог вдоль маршрута.

Летом 2017 г. Россия и Китай подписали документ о сотрудничестве в области развития и модернизации международных транспортных коридоров «Приморье-I» и «Приморье-II». К ним также готова присоединиться Монголия в рамках трехстороннего сотрудничества.

Строительство высокоскоростной магистрали Пекин–Москва выгодно в первую очередь России, так как при имеющейся площади территории у нас низкая плотность транспортных маршрутов. Однако строительство по неизвестным причинам откладывается. Первым отрезком пути должна стать ВСМ Москва–Казань, которую в дальнейшем продлят до Китая. В открытом доступе публикуется план-график строительства, но он регулярно пересматривается и сроки отодвигаются.

На конец 2016 г. выполнялся комплекс работ по производству инженерных изысканий, данные были предоставлены ОАО «РЖД». Тогда как в первоначальном плане-графике эти даты были определены как начало строительства.

Трубопроводный транспорт специфичен для логистики, но в рамках Нового шелкового пути нельзя забывать про перспективы газопровода «Сила Сибири». Переговоры по проекту между ПАО «Газпром» и Китайской национальной нефтегазовой корпорацией (CNPC) были длительными и сложными. Как писала Ежедневная экономическая газета Китая, переговоры зашли в тупик, потому что китайское правительство решило пересмотреть стратегию будущего энергоснабжения страны. Китай уже определил требующееся количество природного газа на десятилетие вперед, а также квоты на импорт сжиженного природного газа (СПГ), но строительство западной части газопровода было временно приостановлено.

На данный момент все недопонимания устранены, строительство продолжается, под р. Амур уже проложен тоннель для основной ветки газопровода, который выведет строительство на территорию Китая.

Если подводить итог, то можно отметить, что основные претензии китайской стороны почти для каждого российско-китайского проекта – неисполнение сроков реализации. По тем или иным при-

чинам мы задерживаем свою часть работ по совместным объектам. Кроме финансовых потерь это плохо сказывается на деловой репутации России. Что касается проекта Нового Шелкового пути, то с таким подходом мы можем просто не успеть вовремя войти в проект.

Сейчас межгосударственные отношения двух стран находятся на подъеме, и мы должны использовать этот шанс, чтобы усилить лояльность китайских партнеров к российскому бизнесу. По информации Министерства иностранных дел КНР, министр иностранных дел Ван И рассматривает Россию в качестве важного стратегического партнера в проекте Новый шелковый путь – китайская сторона открыта для сотрудничества с Евразийским экономическим союзом и заинтересована в развитии Северного морского пути [Кравченко 2016].

Таким образом, России следует более оперативно подходить к решению вопросов, связанных с инвестированием, развитием, расширением и модернизацией объектов, которые в перспективе могут войти в проект Пояса и Пути [Navrotskaya, Kovaleva 2018].

В силу сформировавшейся глобальной экономической конъюнктуры между странами Евразийского континента складывается очень высокая конкуренция за участие в совместных с Китаем проектах. В такой среде грамотной стратегией для России по реализации ее транзитного потенциала могла бы стать именно оперативная подготовка международных транспортных коридоров на своей территории и собственными силами, а также эффективная дипломатия по убеждению ближайших стран-конкурентов в присоединении к российским проектам, а не созданию своих, предложение этим странам выгодных и благоприятных условий как для внешнеторговых отношений, так и для транспортировки товаров через территорию РФ.

Литература

- Зенкина 2018 – *Зенкина Е.В.* Информационный транспорт и интернет-коммуникации как часть современной транспортной системы // Экономика и предпринимательство. 2018. № 4 (93). С. 678–681.
- Кравченко 2016 – *Кравченко Л.И.* «Новый шелковый путь» – не экономика, а геополитика // Официальный веб-сайт Центра Сулакшина (Центр научной политической мысли и идеологии). 2 августа 2016 г. URL: <http://rusrand.ru/analytics/novyj-shelkovyj-put-ne-ekonomika-a-geopolitika> (дата обращения 12.03.2020).

- Лукин 2014 – Лукин А.В. Идея «Экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция // *Международная жизнь*. 2014. № 7. С. 84–98.
- Луконин 2015 – Луконин С.А. Экономический пояс Шелкового пути: Риски и возможности для России // *Международная торговля и торговая политика*. 2015. № 4. С. 18–29.
- Стрельникова, Зенкина 2015 – Стрельникова Е.В., Зенкина Е.В. Упрощение процедур торговли в условиях современной мировой экономики // *Известия Московского государственного технического университета МАМИ*. 2015. Т. 5. № 3 (25). С. 57–60.
- Шкаева, Зенкина 2015 – Шкаева А.Г., Зенкина Е.В. Роль российско-китайского инновационного сотрудничества в обеспечении конкурентоспособности стран // *Известия Московского государственного технического университета МАМИ*. 2015. Т. 5. № 4 (26). С. 114–115.
- Navrotskaya, Kovaleva 2018 – Navrotskaya N.A., Kovaleva E.A., Kutlyeva G.M., Bogacheva T.V., Zenkina E.V., Bondarchuk N.V. Technological cooperation trends under conditions of the modern world economy // *International Journal of Engineering and Technology (UAE)*. 2018. Т. 7. № 3.15 Special Issue 15. С. 288–292.

References

- Kravchenko, L.I. (2016), “Novyi shelkovyi put’” – ne ekonomika, a geopolitika [New Silk Road” – not economics, but geopoliti], Ofitsial’nyi veb-sait Tsentra Sulakhshina (Tsentr nauchnoi politicheskoi mysli i ideologii), 2 avgusta 2016 available at: URL: <http://rusrand.ru/analytics/novyj-shelkovyj-put-ne-ekonomika-a-geopolitika> (Accessed 12 March 2020).
- Lukin, A.V. (2014), “The idea of ‘The Silk Road Economic Belt’ and the Eurasian Integration”, *International Affairs*, no 7, pp. 84-98.
- Lukonin, S.A. (2015), “Silk Road Economic Belt: Risks and Opportunities for Russia”, *International Trade and Trade Policy*, no 4, pp. 18-29.
- Navrotskaia, N.A., Kovaleva, E.A., Kutlyeva, G.M., Bogacheva, T.V., Zenkina, E.V. and Bondarchuk, N.V. (2018), “Technological cooperation trends under conditions of the modern world economy”, *International Journal of Engineering and Technology (UAE)*, vol. 7, pp. 288-292.
- Shkaeva, A.G. and Zenkina, E.V. (2015), “The role of the Russian-Chinese investment cooperation in ensuring the competitiveness of countries”, *Izvestiya Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta MAMI*, vol. 5, no 4 (26), pp. 114-115.
- Strelnikova, E.V. and Zenkina, E.V. (2015), “Trade facilitation in modern global economy”, *Izvestiya Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta MAMI*, vol. 5, no № 3 (25), pp. 57-60.
- Zenkina, E.V. (2018), “Information transport and Internet communications as part of the modern transport system”, *Ekonomika i predprinimatel'stvo*, no 4 (93), pp. 678-681.

Информация об авторах

Наталья В. Ивина, кандидат экономических наук, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Москва, Россия; 119571, Москва, пр. Вернадского, д. 82, стр. 1; natasha@ivina.su

Елизавета С. Белова, Выставка достижений народного хозяйства ЭКСПО, Москва, Россия; 129223, Россия, Москва, пр. Мира, д. 119, стр. 70; jeliisaweta9604@yandex.ru

Information about the authors

Natal'ya V. Ivina, Cand. of Sci. (Economics), Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Moscow, Russia; bldg. 1, bld. 82, Vernadskii Av., Moscow, Russia, 119571; natasha@ivina.su

Elizaveta S. Belova, Exhibition of Achievements of the National Economy EXPO, Moscow, Russia; bldg. 70, bld. 119, Mira Av., Moscow, Russia, 129223; jeliisaweta9604@yandex.ru