



НАЦИОНАЛЬНЫЙ КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР
МЕЖДУНАРОДНОГО ДЕЛОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА



ИНСТИТУТ КИТАЯ
И СОВРЕМЕННОЙ АЗИИ РАН



РОССИЯ – КИТАЙ

Потенциал сотрудничества
Восточной Сибири
и Дальнего Востока с КНР

2024

nccibc.ru

ОГЛАВЛЕНИЕ

Вступительное слово	2
I. Восточная Сибирь и Дальний Восток в системе российско-китайских экономических отношений	4
1.1. Долгосрочные экономические интересы России и Китая	4
1.2. От Енисея до Тихого океана: бизнес- потенциал мегарегиона	8
1.3. Расширение взаимодействия: факторы и механизмы	17
II. Устойчивость и системные напряжения	24
2.1. Товарооборот, расчёты, инвестиции	24
2.2. Промышленность, инфраструктура и транспорт, энергетика	31
2.3. Сельское хозяйство, рыболовство и аквакультура	49
III. Межрегиональные экономические связи России и Китая	57
3.1. Возможности и перспективы	57
3.2. Приоритетные направления и ключевые проекты	60
Заключение	64



ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

19 мая 2015 г. Президентом России в целях содействия развитию экономики Дальнего Востока и расширения международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе был учреждён Восточный экономический форум (ВЭФ). Форум стал ключевой международной площадкой для создания и укрепления связей российского и мирового инвестиционного сообщества, всесторонней экспертной оценки экономического потенциала российского Дальнего Востока, представления его воз-

можностей и условий ведения бизнеса.

Учитывая, что в это же время – начиная с 2014 года – стартует «поворот на Восток», и российско-китайское деловое сотрудничество получает новый импульс, нынешний 10-й, юбилейный ВЭФ – знаковый вдвойне. За 10 лет было реализовано большое (хотя и недостаточное) количество двусторонних проектов и программ, что позволило выйти на принципиально новый уровень партнерства, получившей харак-



теристику «сотрудничества без границ» и даже «новой эпохи» применительно к отношениям двух стран.

Укрепляются не только межгосударственные экономические отношения, но и межрегиональные деловые связи, парадипломатия субъектов РФ и провинций КНР. По итогам визита в Москву премьер-министра Госсовета КНР Ли Цяна 20-22 августа 2024 г. принято решение о проведении в 2025 году в России IX Российско-Китайского ЭКСПО и организуемого на его «полях» пятого Российско-Китайского форума по межрегиональному сотрудничеству.

До сих пор проблемным местом взаимодействия России и Китая остаются инвестиционные проекты: китайские компании опасаются вторичных санкций и недостаточно ориентируются в российском законодательстве. Именно здесь очень важную роль будет играть политика властей регионов: если будут созданы привлекательные условия для китайского бизнеса и привлечены хотя бы два-три инвестора из КНР – за этими первыми ласточками неизбежно последуют другие.

Важной является также обсуждаемая сейчас инициатива НКЦ по созданию Российско-китайского инвестиционного совета.

В настоящем докладе эксперты Института Китая и стран современной Азии РАН и НКЦ представляют обзор ключевых направлений российско-китайских деловых отношений в контексте межрегиональных связей Восточной Сибири и Дальнего Востока России с КНР.

К.В. Бабаев

Президент НКЦ
Директор ИКАС РАН

I. ВОСТОЧНАЯ СИБИРЬ И ДАЛЬНИЙ ВОСТОК В СИСТЕМЕ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ

1.1. Долгосрочные экономические интересы России и Китая

Вызов

В условиях непрекращающихся усилий «коллективного Запада», направленных на подавление и противодействие независимой политике, официальный Пекин констатирует, что Мир вступает в период длительной международной турбулентности. Традиционно приоритетные для Китая торгово-экономические партнеры (США, ЕС) теперь рассматриваются как источник угроз.

Основной вызов для Китая в текущем периоде связан с поддержанием своего экономического роста с тем, чтобы избежать попадания в «ловушку среднего дохода». Для этого среднегодовые темпы роста ВВП должны превышать 6% до достижения КНР медианы высокоразвитых стран. Но Китай пока не выполняет это условие.

Здесь играют роль, конечно, и внутренние экономико-социальные противоречия, но с учётом традиционно экспортно-ориентированной экономики, для КНР выглядят более значимыми внешние вызовы и угрозы, в первую очередь:

- глобальное охлаждение мировой экономики и снижение общего потребительского спроса;
- торговые и тарифно-санкционные войны с «владельцами» ключевых потребительских рынков (США и ЕС);
- американская стратегия политического, экономического и технологического сдерживания Китая;
- «демонизация» Вашингтоном Китая в связи с тайваньским вопросом, как повод к созданию экономических ограничений в его «домашнем» макрорегионе – АСЕАН;



- удорожание производственных ресурсов;
- нарушение функционирования транс-евразийской инфраструктуры ОПОП в связи с санкциями против России.

Для России основные вызовы связаны не только с успешным завершением СВО на справедливых условиях и удержания национальной экономики от сваливания в автаркию. В настоящий момент наибольшими внутренними вызовами являются:

- инфляция, ослабление рубля и как следствие избыточно-жесткая денежно-кредитная политика;
- дефицит высококвалифицированных трудовых ресурсов;
- лавинообразное расширение практики применения «серых» схем в платежах и поставках;
- схлопывание внешних инвестиций;
- дефицит передовых технологий.

Внешние вызовы также связаны с сохранением и расширением пула дружественных стран, готовых и способных принимать на себя риски сотрудничества с нами.

Ожидания и текущая оценка ситуации

Несмотря на негативные прогнозы ведущих мировых экспертов в отношении перспектив развития китайской экономики (в апреле Fitch даже понизил прогноз рейтинга дефолта эмитента КНР в иностранной валюте до негативного) Пекину удалось обеспечить в этом году достаточно приемлемый рост – по данным Госстатуправления КНР, ВВП Китая за первое полугодие 2024 г. вырос на 5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 61,68 трлн юаней (ок. \$8,65 трлн).

При всех традиционных обвинениях Китая в манипулировании статистикой, надо признать, что нынешнее замедление темпов экономического роста страны прогнозировалось китайскими национальными think tanks ещё во время 12-й пятилетки (2011-2015гг.) и эти прогнозы были учтены руководством КНР в перспективных планах развития. Конечно, затянувшийся выход из ковидных ограничений, повлек-

ший многочисленные банкротства частного бизнеса и существенное падение потребительского спроса (и, как следствие, ВВП) сейчас выглядит чрезмерным и даже ошибочным. Но вряд ли уместно было требовать умеренности в этом от страны возникновения глобальной эпидемии.

Китаю важно преодолеть ряд внутренних проблем:

- сектор недвижимости. Острота кризиса снизилась, но накопленные диспропорции по-прежнему имеют критически негативное влияние на отрасль, которая дает почти четверть ВВП страны, а значит оказывают определяющее воздействие на всю китайскую экономику (падение налоговых доходов бюджета, снижение банковского кредитования, инвестиций, рынок труда, доходы и сбережения населения, волатильность фондового рынка и пр.);
- закредитованность администраций провинций;
- региональные диспропорции;
- избыточные производственные и инфраструктурные мощности в ряде регионов и секторов экономики;
- снижение темпов роста потребления (а по некоторым направлениям – падение до отрицательных значений);
- убыль и старение населения.

Ожидания и текущая ситуация по российским долгосрочным экономическим интересам подробно рассматривается нами в соответствующих разделах настоящего доклада. Очевидно, что Китай является сейчас для России практически безальтернативным источником ресурсов – производственных (оборудование, компоненты, запчасти), товарных (от ТНП до микроэлектроники), технологических (весь спектр под локализацию), инвестиционных (от локализации до EPCF контрактов), трудовых (ВКС).

С другой стороны, и для Китая Россия всё больше становится одним из приоритетных, ключевых экономических партнеров. И дело тут не только в дисконтированных ценах на сырьевые ресурсы, но и в растущем российском потребительском рынке. Ожидаемый по итогам 2024 года двусторонний товарооборот в \$250 млрд – это уже не те мизерные объемы начала 2000-х, которые интересовали только Северо-Восточный Китай и производителей ТНП в провинции Гуандун.



Сейчас Россия уже более чем привлекательный рынок для любой китайской провинции. Бизнес-эmissары из самых разных регионов КНР активно разъезжают по всей России в поисках выгодных контрактов.

Однако наибольшую ценность торгово-экономическое и инвестиционное сотрудничество с Россией, особенно с её Дальним Востоком и Восточной Сибирью, имеет для трёх провинций Северо-Восточного Китая, и в первую очередь для провинции Хэйлунцзян, географически не имеющих значимых внешнеторговых альтернатив.

Решения

В условиях прогнозируемой длительной международной турбулентности, Китай переходит в режим экономической «обороны» – снижение расходов, балансировка отраслевого развития, упор на безопасность, разумную достаточность, протекционизм и осторожную, вдумчивую экспансию. Особое внимание, на наш взгляд, Китаю следует уделить своему домашнему макрорегиону – странам АСЕАН и сибирско-дальневосточному мегарегиону РФ.

В этом пространстве у Китая по многим товарным позициям нет конкурентов, но есть быстрорастущий гигантский потребительский рынок, оптимальная ресурсообеспеченность, защищённая и самодостаточная логистика, контролируемость инвестиционных активов, возможность приоритизации юаня в расчётах (и как следствие – безопасность платежей).

Второй значимый мегарегион – Большая Евразия. Инфраструктура инициативы ОПОП выстраивалась для обеспечения логической привязки западноевропейского рынка к китайским экспортерам. Но последние два года эта функция постоянно деградирует.

С учётом значительных финансовых ресурсов, затраченных на евразийскую часть инициативы ОПОП, Китаю целесообразно сменить на ближайшие годы приоритет по целевым странам на Центральную Азию и Россию. В этом большим подспорьем Китаю может стать проект Большого Евразийского Партнерства (БЕП) в части сопряжения планов развития ЕАЭС и ОПОП, тем более, что транспортный каркас является ведущим приоритетом БЕП. Большая Евразия может дать

существенный импульс развитию китайского экономики, особенно отстающей западной части страны, при создании единой сети экономических коридоров и зон развития, общих транспортных, энергетических, финансовых, цифровых пространств.

России при этом надо бороться за Китай, китайские инвестиции, товары, технологии, кадры. Это конкурентный рынок. По этим позициям Россия вовсе не является приоритетным партнёром для Китая. Особенно в части масштабных инвестиций, без которых вряд ли удастся обеспечить развитие территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Для китайских компаний вопрос инвестиций в Россию тесно связан с проблемой доверия, гарантий, преференций, удобства для бизнеса. В этой части у китайских региональных властей накоплен значительный опыт привлечения в свои специальные зоны компаний со всего мира.

Максимальное сопряжение российских региональных планов по данному треку с таким китайским административным опытом, должно дать весомый положительный эффект. При этом Восточная Сибирь и Дальний Восток должны быть не пропускными пунктами на границе России с Азией, не газораспределительным хабом, а полноценным азиатским центром огромного евразийского государства, витриной России.

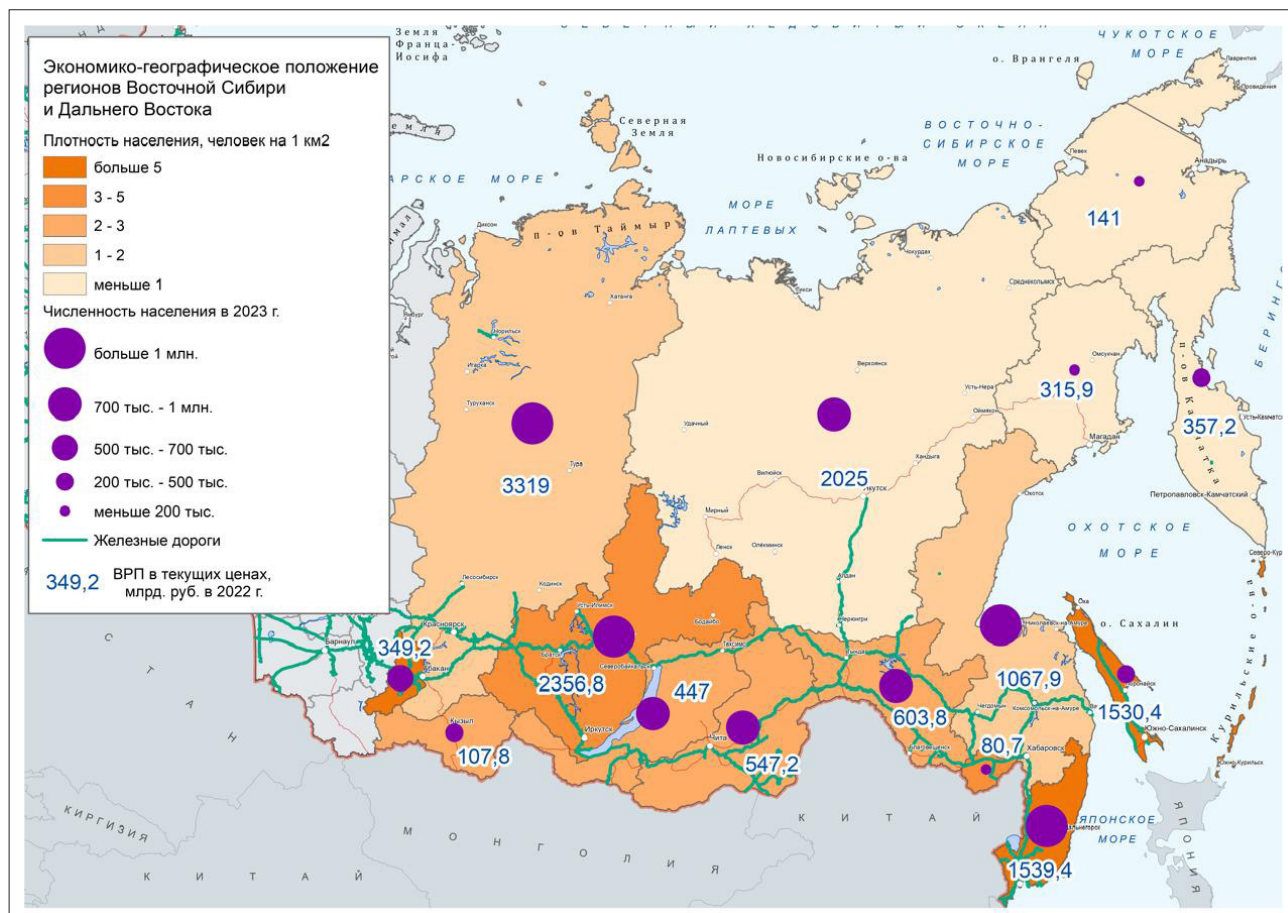
1.2. ОТ ЕНИСЕЯ ДО ТИХОГО ОКЕАНА: БИЗНЕС-ПОТЕНЦИАЛ МЕГАРЕГИОНА

Вызов

Восточная Сибирь и Дальний Восток или Большая Сибирь – громадная азиатская территория России от Енисея на западе до тихоокеанского побережья на востоке. Данный мегарегион отличается, как суровым, в основном резко-континентальным климатом, так и гигантским¹ природно-ресурсным потенциалом. Это территории основного неразведанного шельфа нефти и газа, неразработанных залежей полезных ископаемых, тайга – «зелёные легкие» планеты,

самые большие запасы пресной воды – оз. Байкал, а также Восточный сектор Северного морского пути – СМП.

Рис. 1. Регионы Восточной Сибири и Дальнего Востока России.



Источник: НКЦ по данным Росстата (на 01.01.2024 г.).

Географическая Большая Сибирь, с одной стороны, занимает более **60%** территории России, а с другой – здесь проживают менее **10%** граждан страны (средняя плотность 3,18 чел./км²). Более 70% населения сконцентрированы в городах и посёлках городского типа (пгт). Прирост миграции в настоящее время отмечается только в 4 регионах (Республика Саха (Якутия), Камчатский и Красноярский края, Чукотский АО), а в остальных 11 субъектах – непрекращающаяся миграционная убыль.

Соответственно, территориальное планирование и пространственное развитие необходимо обеспечить в условиях минимум средне-

¹ По площади лесных ресурсов, гидроэнергетике, запасам угля, фосфатов, железных руд, драгоценных и редких металлов регионы Большой Сибири занимают 1-е место в России.

срочной депопуляции. Что влечёт за собой не только проблемы обеспечения производственных проектов персоналом, но и сокращение потребительского рынка до незначительного – по мировым стандартам – объёма и необходимость переадресации выпускаемой продукции в другие регионы России с её естественным удорожанием. Кроме того, возникает каскадное ограничение инвестиционной привлекательности, ввиду невысокого экспортного потенциала и отрицательного значения мультипликативного эффекта проектов.

Таблица 1. Основные экономико-географические показатели Восточной Сибири и Дальнего Востока России

Территория (площадь)	10 311,708 тыс. км ² (60,2% РФ)
Субъекты РФ	15 (республики: Бурятия, Саха-Якутия, Тыва, Хакасия; края: Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Приморский и Хабаровский; области: Амурская, Иркутская, Магаданская, Сахалинская и Еврейская автономная; Чукотский автономный округ)
Городские поселения	368 (города и пгт)
Население	13, 908 млн чел. (9,52% РФ)
Плотность населения	3,18 чел./км ²
Городское население	71,3%
Доля в ВРП России*	10,5%

Источник: Росстат (на 01.01.2024 г.) * Данные 2022 года.

Ожидания и текущая оценка ситуации

Несмотря на значительный совокупный рост ВРП регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока в 2021 г. (+19,8% до 12,709 трлн руб.) и в 2022 г. (+16,4% до 14,788 трлн руб.), доля в ВРП регионов России пока оставляет желать лучшего – 10,5%. Экономика регионов различается от самых дотационных (дотации свыше 15 млрд руб. – республики Бурятия, Саха-Якутия, Тыва, Камчатский край, Чукотский АО) до просто дотационных реципиентов (7 регионов). Единственными донорами федерального бюджета — Красноярский край, Иркутская и Сахалинская области. По списку Минэкономразвития в Большой Сибири расположено три агломерации с вкладом свыше 1 % в ВВП России (Владивостокская, Иркутская, Красноярская) и одна – Хабаровская – с вкладом 0,5-1 %.

Развитыми в группе «сырьевые экспортно ориентированные» экономики являются Якутия и Сахалин, развитой (с диверсифицирован-

ной экономикой) – Иркутская область, а также Красноярский край (с опорой на добывающую промышленность). Пять регионов причислены к среднеразвитым: Хакасия, Приморский и Хабаровский края (промышленно-аграрные), а также Бурятия и Камчатский край (аграрно-промышленные). Остальные шесть отнесены к менее развитым: Забайкалье, Амурская и Магаданская области, Чукотка (сырьевые), Тыва и Еврейская АО (аграрные).

Миграционная убыль, малая плотность населения, а также высокий уровень безработицы и, в то же время, дефицит высококвалифицированной рабочей силы – основные проблемы большинства регионов. Развитие в рамках точек роста – закономерное их решение. Необходимые условия для осуществления частных инвестиций могут быть предоставлены как в режиме действующих механизмов территориального развития (ОЭЗ, ТОР, СОПФ, кластерная инвестиционная платформа – КИП, концессии ГЧП), так и путём создания СП с компаниями дружественных стран.

В настоящее время в Восточной Сибири действует три особых экономических зоны – промышленно-производственная ОЭЗ «Красноярская технологическая долина» в Красноярске и две туристско-рекреационные ОЭЗ в Республике Бурятия («Байкальская гавань») и Иркутской области («Ворота Байкала»). На Дальнем Востоке создана территория с особыми режимами таможенного, налогового, инвестиционного и смежного регулирования – Свободный порт Владивосток.

Кроме 16 муниципалитетов Приморского края, включая столицу региона, особый режим порто-франко распространяется на ключевые гавани Дальнего Востока: Ванино, Корсаков, Певек, Петропавловск-Камчатский и Советскую Гавань. Также на острове Русский (Приморский край) учреждён Специальный административный район (САР) – территория, где компаниям, которые перешли под российскую юрисдикцию, предоставляется особый налоговый режим, как в офшорных зонах.

22 территории опережающего развития (ТОР) – экономические зоны с особым правовым режимом ведения бизнеса и льготными налоговыми условиями – функционируют в 6 моногородах и ЗАТО Восточной Сибири (Абаза, Железногорск, Саянск, Тулун, Усолье-Сибирское, Черемхово) и 16 в 10 регионах Дальнего Востока (4 в Приморском

Регионы Восточной Сибири и Дальнего Востока, безусловно, могут выступить локомотивами опережающего роста. А именно: участие в реновации транспортной инфраструктуры, сотрудничество России и азиатских стран в научно-образовательном и промышленно-технологическом секторе, обеспечение продовольственной безопасности.

Этот процесс предполагает формирование реальных возможностей для улучшения делового климата и роста капитализации территорий. Что напрямую связано как с возрастающей ролью имиджевой составляющей инвестиционной привлекательности регионов, так и со значительным повышением их ответственности как субъектов Федерации за соблюдение целевых ориентиров и приоритетов современной политики государственного управления – обеспечения национальной безопасности, технологического суверенитета и конкурентоспособности.

Решения

Регионы Восточной Сибири и Дальнего Востока России – в силу депопуляции, инфраструктурной неразвитости и низкой экономической активности – не могут считаться достаточно конкурентоспособными, а значит, и устойчивыми регионами. 12 из 15 – являются дотационными субъектами. Возможное решение – повышение бюджетных полномочий с передачей части НДС в региональные бюджеты (как это сейчас работает с налогом на прибыль) и укрупнение части дотационных регионов с более успешными, либо создание новых регионов на основе агломерационных точек роста.

Другой серьезной проблемой большинства регионов (9 из 15) является низкий уровень развития инфраструктуры, без чего невозможно привлечение квалифицированной рабочей силы. Коррекция возможна с помощью межрегиональной кластеризации секторов экономики. В рамках межрегиональных кластеров – «проектных федеральных территорий» (ПФТ) – объективно создание единой инфраструктуры, повышение взаимосвязанности отдельных аспектов региональных экономик Большой Сибири. Безусловно, потребуются значительные вложения со стороны государства, в т.ч. и в реализации актуальных проектов.

Например, в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке географически и исторически сложилось сразу несколько важнейших условий для развития производства материалов и технологических компонентов. Географически – это богатейшие месторождения полезных ископаемых, запасы топливно-энергетического сырья и гигантский потенциал доступной энергии – более 70% российской гидроэнергетики. Исторически – это научно-образовательные и промышленные центры: Братск, Владивосток, Иркутск, Комсомольск-на-Амуре, Красноярск, Саяногорск, Хабаровск и др., территориально наиболее близких к азиатским рынкам, крупнейшим и наиболее растущим в мире.



Саяно-Шушенская ГЭС.

И хотя приоритет развития в Большой Сибири нижних переделов налицо (очевидно, что именно это приведёт к воссозданию полноценных производственных цепочек на территории всей страны), в настоящее время реализация таких проектов крайне затруднительна. Ситуация с транспортной инфраструктурой была до недавнего вре-

мени сверхкритичной. Основные «тромбы» на железной дороге создавали экспортные квотируемые грузопотоки угля и сырьевых продуктов.

Из-за дефицита провозных мощностей Восточного полигона (Транссиба и БАМа) по оценкам Минвостокразвития в 2022 г. более 18,6 млн тонн грузов так и остались на складах и стоящими на путях. Следует отметить, что количество экспортных терминалов в 2023 г. увеличилось с 6 до 17 – поэтому вопрос расшивки непоставок был практически закрыт.

Но, кратно выросшие грузопотоки между Россией и КНР сделали сроки доставки грузов пока мало предсказуемыми и чрезвычайно дорогостоящими. Очевидно, что сооружение дополнительных главных путей – прежде всего Транссиба – как и масштабное создание сопутствующей инфраструктуры, позволит повысить пропускную способность.

Кроме того, крайне важно обеспечить создание в регионах Восточной Сибири и Дальнего Востока центров производств технологических компонентов (ЦПТК) – промплощадок для изготовления полуфабрикатов и нижних переделов. Приоритетно размещение таковых на базе действующих механизмов территориального развития – ТОР, ОЭЗ, специальных проектных компаний (SPV) и др. и обеспечить гарантированные необходимые условия для осуществления частных инвестиций: налоговые льготы и вычеты, доступ к энергетической и транспортно-логистической инфраструктуре, комфортную поддержку для получения необходимых согласований и сертификатов. Привязку производственных объектов объективно проводить к источникам сырья и/или транспортным узлам.

По аналогии с центрами поддержки технологий и инноваций (ЦПТИ), созданными Роспатентом по всей территории страны, необходимо разработать систему ЦПТК равномерно размещённых в регионах Восточной Сибири и Дальнего Востока. В случае тиражирования и ретрансляции этого опыта на ЕАЭС и страны Глобального Юга, – возможна организация комплекса специальных проектных офисов под эгидой БРИКС+ – для взаимодействия между ЦПТК, инвесторами, профильными потребителями и создания экосистемы технологического роста и превосходства. Такие офисы могут обеспечить

действительно прорывные достижения в развитии и выступят порто-франко для новаторов и производителей.

Рис. 3. Восточный полигон (БАМ и Транссиб), ж/д пограничные переходы и крупнейшие порты Дальнего Востока



Источник: НКЦ (по данным Минтранса России).

Другими словами, если «инновация, продуктовая или в сфере услуг, рождается в точке пересечения общественной потребности (платежеспособного спроса) и технологии», то прорыв в производстве нижних переделов – это пересечение государственной потребности в обеспечении технологического суверенитета и спроса отечественных предприятий на конкурентоспособность продукции.

Финансирование проектов ЦПТК возможно в рамках ГЧП с помощью банковского кредитования, бюджетного софинансирования и выпуска облигаций. Банковский рынок в России дорогой и низкоконкурентный, но и потенциал рынка облигаций целевых проектов задействован в нашей стране ещё далеко не полностью. Профитом реализации данных облигационных займов станет действенный им-

пульс к развитию не только промышленности Восточной Сибири и Дальнего Востока, но и всей российской экономики.

Идеологом здесь могут выступить Полпредства Президента России – как системным интегратором новой политики, так и основным субъектом коллективного действия: определять правила и механизмы стимулирования, координировать разработку стратегии и обеспечение реализации планов.

При этом крайне важно видение перспективы, разработка синхронизированного целеполагания регионов, превентивное парирование современных вызовов и дальновидное финансирование. С помощью ГЧП-проектов реализуется одна из основных задач современной экономической системы страны – переход от перераспределения денежных ресурсов к перераспределению возможностей и выравниванию инвестиционной привлекательности регионов.

1.3. РАСШИРЕНИЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ: ФАКТОРЫ И МЕХАНИЗМЫ

Для современного Китая прикладной спектр российского «восточного поворота», особенно в соседних с ним восточносибирских и дальневосточных регионах, во многом связан с возможностью использования гидро- и минеральных ресурсов, созданных Россией 22 территорий опережающего развития (ТОР), обновлённого статуса и инфраструктуры гаваней свободного порта Владивосток (СПВ), а также потенциальной альтернативе Суэцкому каналу – маршруту по СМП. Основные параметры и отраслевая специфика каждой ТОР представлены достаточно широко: от туризма, агробизнеса, горнодобычи, транспорта и логистики до морских биоресурсов, рассчитанных как на внутренний российский, так и иностранный/китайский капиталы.

Частично данная инициатива себя оправдала: на Дальний Восток, кроме иностранных компаний, пришли и российские госкорпорации, появились новые проекты в сферах агробизнеса, инфраструктуры, переработки углеводородов и др. Однако главная цель – массовое привлечение иностранных, в первую очередь китайских, инвестиций – пока не была достигнута.

Ключевой проблемой для китайской и российской сторон является определение оптимального соотношения экономической открытости и защиты локального производства приграничных районов Большой Сибири и Северо-Востока КНР. Например, по оценке ЦМАКП российская экономика рискует, делая Китай своим основным поставщиком промышленного оборудования и автомобилей. Согласно данным таможенной статистики UN Comtrade (база данных ООН), за два года импорт промышленного оборудования (товарные коды с 85 по 92) из Китая вырос почти вдвое. Если в 2022 г. поставки из КНР этой продукции составляли \$22,7 млрд, то в 2023 г. уже \$43,4 млрд.

Российско-китайский инвестиционный индекс, разработанный и впервые представленный НКЦ, ИКСА РАН, в сотрудничестве с инвестиционной компанией A1 в марте 2024 г., наглядно показывает, что именно дальневосточные регионы в ближайшее время будут удерживать пальму первенства в привлечении инвестиций из КНР. Тем не менее, для того чтобы это произошло, необходимо устранение ряда существенных барьеров, негативно влияющих сегодня на динамику китайских инвестиций.

Китайские предприниматели обычно выделяют четыре основные группы рисков для развития своего бизнеса в Большой Сибири:

1. Судебная система;
2. Высокие налоги и необоснованные сборы;
3. Неэффективное государственное управление, громоздкие процедуры и длительные циклы оформления проектов;
4. Слаборазвитая инфраструктура.

Кроме того, существуют и другие причины, тормозящие наращивание вложений китайского бизнеса. Одна из них – это российское законодательство: китайские инвесторы считают, что законы в России довольно сложны для понимания и часто меняются. Также на скорость притока инвестиций влияет «деловая психология» бизнесменов из КНР.

Китайские инвесторы, в отличие от российских, не любят вкладывать деньги в стартапы или свободные от конкурентов ниши, прежде чем выйти на рынок, они должны убедиться в том, что там уже

присутствуют другие компании из их страны. Чтобы заинтересовать китайских бизнесменов, проекты должны быть большими и успешно работающими на рынке на протяжении долгого времени.

Ожидания и текущая оценка ситуации

НКЦ совместно с Институтом Китая и современной Азии РАН, и инвестиционной компанией A1 ежеквартально рассчитывают российско-китайский инвестиционный индекс (Индекс A1), прогнозирующий развитие инвестиций из Китая в различные регионы России. Индекс A1 полезен как региональным администрациям для повышения своего инвестиционного потенциала с КНР, так и для всего российского и китайского бизнеса.

Согласно Индекса II квартала 2024 г., наиболее привлекательными для китайских инвестиций регионами России стали Москва, Приморский край и Амурская область. В десятку вошли также Московская область, Санкт-Петербург, Забайкальский и Хабаровский края, Иркутская, Свердловская и Новгородская области. Количество зарегистрированных китайских компаний в Москве почти в 6 раз превышает показатель Приморского края.

Несмотря на отдалённость столицы России от границ с КНР, она продолжает оставаться наиболее привлекательным регионом для китайских инвестиций, что можно объяснить, как наибольшей ёмкостью потребительского рынка и наилучшими возможностями дистрибутивной логистики, так и близостью к центрам принятия политических решений.

Здесь примечательно, что в контексте данного доклада пять из десяти регионов-лидеров представляют Восточную Сибирь и Дальний Восток. В топ-20 регионов рейтинга, также представлены республики Бурятия и Саха-Якутия, Красноярский край, Сахалинская и Еврейская автономная области.

Таким образом, 10 регионов из 15, входящих в Большую Сибирь представлены 1192 китайскими компаниями, зарегистрированными в 2022-2024 гг. В тоже время, пока можно причислить к отстающим республики Тыва и Хакасию, Камчатский край, Магаданскую область и Чукотский АО.

Результаты рейтинга показывают, что в качестве наиболее перспективного направления ведения бизнеса в РФ китайские инвесторы видят торговую сферу. Из топ-10 популярных отраслей виды торговой деятельности занимают восемь позиций. Количество новых китайских компаний, занимающихся торговлей автотранспортными средствами, оборудованием и машинами, свидетельствует о закрепившейся роли Китая как основного импортера промышленного оборудования в Россию после снижения доли европейской продукции в последние два года. Китай уверенно лидирует как основной поставщик промышленного оборудования и продукции всех видов машиностроения в Россию, что создаёт определённые риски для российской промышленности, вынужденной зависеть от единственного поставщика.



Модельный ряд автомобилей Haval на фоне завода, Тульская область.

В сегодняшней ситуации проблемы с платежами в китайские банки особенно обостряют этот вопрос, т.к. других крупных поставщиков множества позиций промышленного оборудования, кроме Китая, на сегодняшний день нет.

Важно отметить растущее число китайских компаний в сфере складского хозяйства и вспомогательной транспортной деятельности, что также коррелирует с текущим трендом китайских инвесторов на увеличение складских мощностей на российском рынке



в условиях изменения логистических цепочек и углубления партнерства с Россией в области электронной торговли. Многие китайские группы компаний ищут возможности приобретать или строить на территории страны перевалочные базы, склады, портовые сооружения – этот тренд неизбежно будет нарастать в связи с увеличением объемов двусторонней торговли.

Очевидно, что пока на государственном уровне не будут решены проблемы с платежами, на динамичный приток инвестиций из Китая рассчитывать не приходится. Тем не менее, китайские бизнесмены всё более внимательно смотрят на российский рынок с точки зрения вложений в промышленность и сельское хозяйство. Этот позитивный тренд наверняка будет усиливаться.

Решения

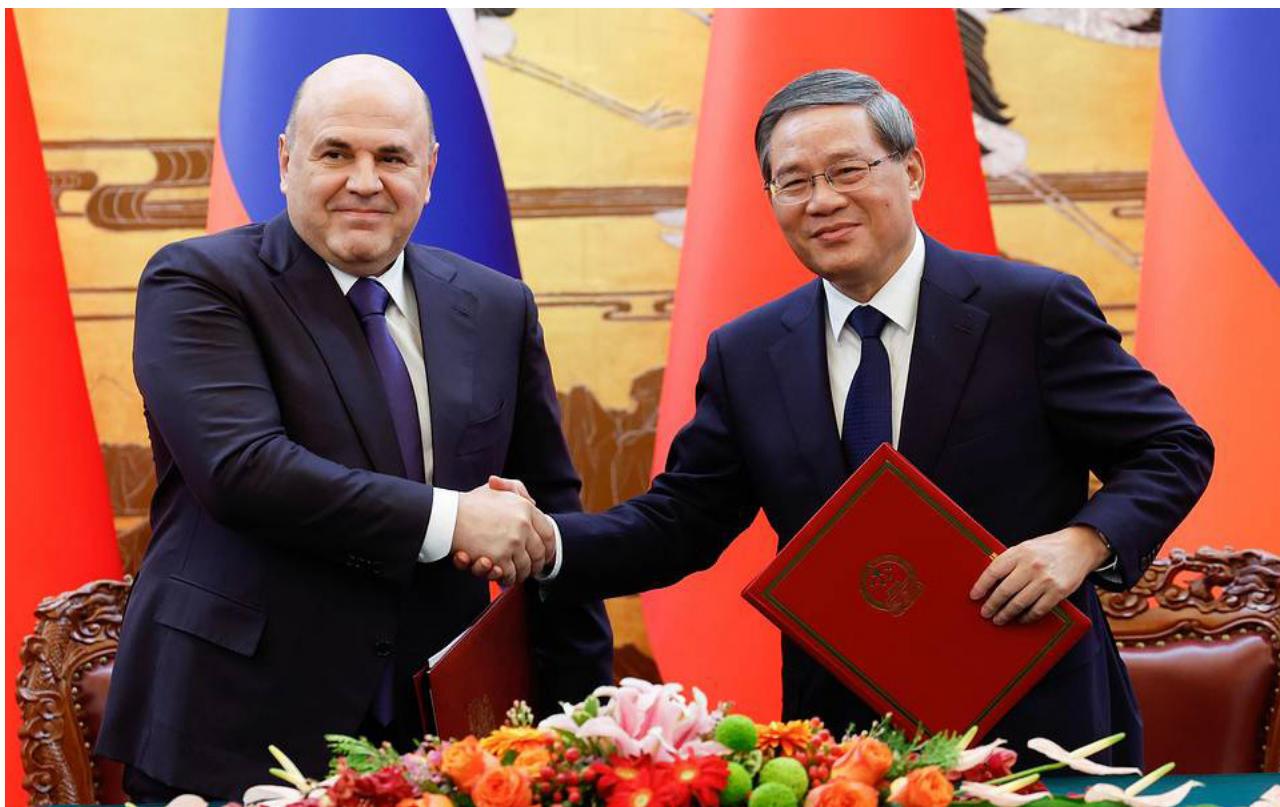
По данным Минэкономразвития РФ по состоянию на август 2024 г. более 6000 компаний в России имеют 100% китайского капитала. Инвестиционное взаимодействие с Китаем активно развивается, увеличивается также количество совместно реализуемых проектов. Ключевым механизмом по взаимодействию с Китаем в инвестиционном треке является Межправительственная российско-китайская комиссия.

Традиционно важнейшие сферы инвестиционного взаимодействия двух стран – инфраструктура, химическая промышленность, сельское хозяйство, машиностроение и горнодобывающая промышленность.

В ближайшие годы можно ожидать роста притока китайских инвестиций в пищевую промышленность и сельскохозяйственное производство. Сейчас это два ключевых направления, которые вызывают наибольший интерес предпринимателей из КНР. В перспективе китайские инвесторы заинтересованы в открытии совместных с российскими бизнесменами предприятий, специализирующихся на поставке автомобилей, электроники, строительной техники, а также строительстве.

В рамках визита в Россию премьер-министра Госсовета КНР Ли Цяна в августе 2024г., российские и китайские таможенные структуры подписали документы о сотрудничестве в области работы механизма «едино-

го окна» при таможенном оформлении, чтобы сформировать единый подход в подсчетах показателей товарооборота, которые сейчас существенно разнятся. Также были рассмотрены меры по обеспечению расчётов в торговле в национальных валютах. Правительственные комиссии обсуждают, в том числе, механизмы бартерной торговли и работу филиалов российских банков в Китае.



Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин и Премьер Госсовета КНР Ли Цян.

В коммюнике по итогам визита подчеркивается важность поддержки страховых компаний в страховой защите при транспортировке грузов как между Китаем и Россией, так и в международном сообщении исходя из рыночных принципов. Для этого сформировать необходимые условия привлечения финансовых ресурсов коммерческими методами на рынках ценных бумаг двух стран, а также обеспечить инфраструктуру на рыночных принципах. Достигнуты договорённости в области защиты интеллектуальной собственности, развития лесного хозяйства, электронной коммерции, энергетике. Наши страны договорились продвигать использование Северного морского пути – СМП для организации международных морских перевозок, поощрять китайские и российские предприятия к активному развитию этого маршрута, «уделяя особое внимание сохранению экологической системы Арктического



региона». Главы правительств РФ и КНР отметили важность сотрудничества в совместном строительстве полярных судов.

Крайне важны достигнутые договорённости в области российско-китайского межрегионального и приграничного сотрудничества в торгово-экономической, инвестиционной и гуманитарной сферах, осуществлении контактов на уровне городов и муниципалитетов, дальнейшего расширения географии, отраслей и масштабов взаимодействия. Особенно в части, касающейся содействия реализации результатов 5-го заседания Межправкомиссии по сотрудничеству и развитию Дальнего Востока России и Северо-Востока КНР, продвижению инвестиционного сотрудничества в преференциальных режимах Дальнего Востока России, укреплению взаимовыгодной производственной кооперации, реализации Единой концепции развития о-ва Большой Уссурийский (о-в Хэйсяцзыдао), утвержденную в мае 2024 г., и провести 2-е заседание Специальной рабочей группы о сопряжении развития российской и китайской частей о-ва Большой Уссурийский (о-в Хэйсяцзыдао) до конца 2024 г.

Важнейшее значение в этих процессах имеет прозрачность и предсказуемость российского рынка для китайских инвесторов. В этой связи НКЦ разработал и выпускает ежемесячный обзор о налогах России для иностранных компаний. Также при НКЦ действует Центр бизнес-адаптации, где для иностранных компаний предлагается программа комплексного сопровождения и выхода на российский рынок, проводятся специализированные семинары и реализуются бизнес-миссии.

II. УСТОЙЧИВОСТЬ И СИСТЕМНЫЕ НАПРЯЖЕНИЯ

2.1. ТОВАРОБОРОТ, РАСЧЁТЫ, ИНВЕСТИЦИИ

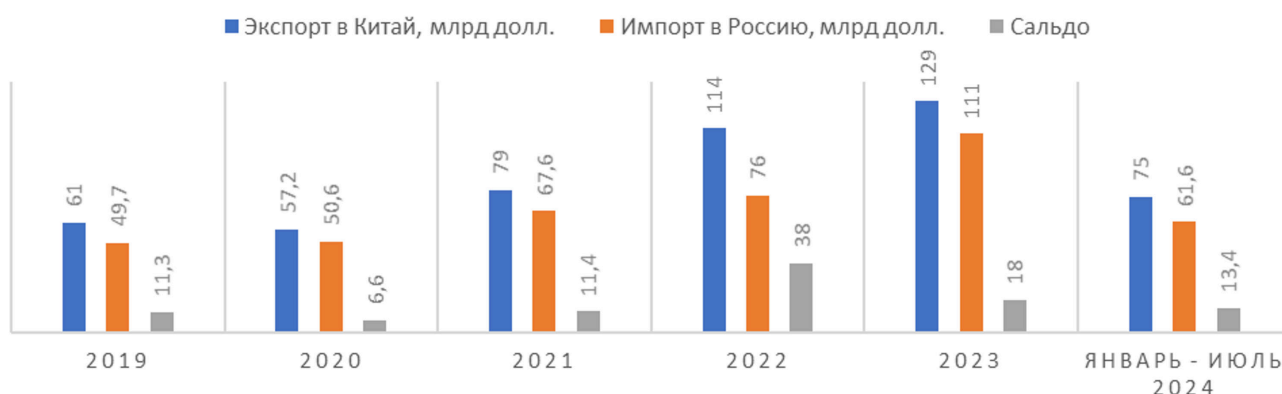
ТОВАРОБОРОТ

Вызов

По результатам 2023 г. Россия вошла в пятерку крупнейших торговых партнеров КНР. Темпы роста товарооборота в стоимостном отношении достигли рекордных 26,3% к аналогичному периоду прошлого года (до \$240,11 млрд). На Россию приходилось около 4,1% всего объема внешней торговли КНР, доля Китая в российской внешней торговле составила около 32%. Осложнившиеся отношения Китая с «коллективным Западом» привели не только к сближению в политической сфере, но и способствовали укреплению экономических связей.

В 2024 г. ситуация начала стремительно меняться. По результатам января – июля 2024 г. российско-китайский товарооборот увеличился всего на 1,6%. Китайские экспортеры начали более осторожно осуществлять поставки в Россию: экспорт из Китая в Россию за январь – июль 2024 г. сократился на 1,1%, российский экспорт вырос всего на 3,9%. Причиной замедления темпов роста взаимной торговли стало введение «вторичных санкций» по отношению к китайским банкам.

Рис. 4. Экспортно-импортные операции с КНР (2019-2024 гг.)



Источник: ГТУ КНР.

Китай приступил к диверсификации рисков, связанных с сотрудничеством с Россией: несмотря на геополитическую ситуацию, объемы внешней торговли КНР за январь – июль 2024 г. выросли на 3,5%. К снижению темпов роста добавим по-прежнему несбалансированную структуру российско-китайской торговли. Она представлена преимущественно экспортом российской продукции с низкой добавленной стоимостью (сырьем) и импортом китайской продукции высокого передела.

До начала «зелёного перехода» в Китае в 2015 г. подобная структура вызывала опасения, но она не несла рисков для дальнейшего роста российско-китайской торговли: за период с 2013 по 2023 гг. взаимный товарооборот увеличился в 2,7 раз. Однако в ближайшие годы экономика Китая будет претерпевать серьезные структурные трансформации. Реализация «зелёного перехода» приведет к постепенному отказу от «главного» продукта, поставляемого Россией в Китай – сырой нефти, поэтому основной вызов для российско-китайской торговли заключается в том, что российские сырьевые ресурсы в перспективе не будут пользоваться столь высоким спросом в КНР, особенно на фоне продолжающегося падения индекса деловой активности (PMI).

Ожидания и текущая оценка ситуации

В ходе российского «разворота на Восток» начался стремительный рост взаимной торговли. Особенно значительным видится 2022 г. В этот год объемы российского экспорта выросли на 44,3% в стоимостном эквиваленте за счет роста поставок российских энергоресурсов, прежде всего сырой нефти. В настоящий момент Китай покрывает лишь на 25% внутренние потребности в данном энергоносителе, но «зелёная» повестка неизбежно внесет свои коррективы. Пекин стремится реализовать взятые на себя обязательства по «двойному углероду»: достичь пиков выбросов углекислого газа в атмосферу к 2030 г. и «углеродной нейтральности» к 2060 г. В связи с поставленной целью Китай будет снижать потребление угля и нефти и наращивать потребление как природного газа и СПГ, так и возобновляемых источников энергии. Соответственно, США стремятся занять все большую нишу на китайском рынке СПГ, понимая, что в дальнейшем в Китае будет наблюдаться стремительный рост потребления и необходимо вытеснять других конкурентов, особенно, Россию.



Газопровод «Сила Сибири».

В настоящее время в связи со значительной потребностью Китая в российских энергоносителях России удастся поддерживать положительное сальдо в торговле. Это можно рассматривать, как благоприятный фактор двустороннего торгово-экономического сотрудничества, поскольку со многими другими крупными партнерами уже Пекин имеет профицит текущего платежного баланса. Из тех стран, которым удастся поддерживать положительное сальдо в торговле с КНР, отметим государства – поставщики сырья – Россию, Ирак, Оман, Катар, Саудовскую Аравию, Анголу, ЮАР и страны и территории, снабжающие Китай полупроводниковыми компонентами и другой высокотехнологичной продукцией, – Тайвань, Южную Корею, Японию и пр.

Решения

Необходима форсированная трансформация структуры взаимной торговли с сопутствующим ростом российского несырьевого, неэнергетического экспорта в КНР. В тоже время, требуется развивать сотрудничество в области альтернативных источников энергии (ветроэнергетика, водорода), а также СПГ.

Оправданно дальнейшее увеличение поставок продукции агропромышленного комплекса. Например, в 2023 г. рост экспорта агропро-

довольственной продукции в Китай увеличился на 34%. Перспективно проведение ежегодных выставок (например, российско-китайской ЭКСПО), которые смогут познакомить китайских партнеров с российскими товарами.

РАСЧЁТЫ

Вызов

Главный вызов российско-китайскому двустороннему сотрудничеству – «вторичные санкции» по отношению к китайским банкам, взаимодействующим с российскими контрагентами. С весны 2024 г. платежи из / в Россию стали совершаться со значительными трудностями и серьёзными задержками. Это основная причина снижения динамики роста взаимного товарооборота в 2024 г.

Ожидания и текущая оценка ситуации

В связи с успешной досрочной реализацией цели по доведению объемов российско-китайского товарооборота до 200 млрд долл. к 2024 г., лидеры России и Китая установили новую цель: взаимная торговля должна вырасти до 300 млрд долл. к 2030 г.

Для достижения поставленных индикаторов требуется поддерживать ежегодные темпы роста взаимной торговли на вполне приемлемом уровне в 3,2%. Но в 2024 г. запланированные показатели с высокой долей вероятности не будут выполнены из-за сложностей в расчетах.

Решения

Прорабатываются различные схемы решения проблемы проведения платежей. В настоящий момент наиболее популярными способами оплаты являются использование платежных агентов, небанковских каналов, платежи через филиал российского банка ВТБ в Шанхае, сотрудничество с приграничными банками и открытие счетов в российских банках нерезидентами РФ. Подобные схемы до 2024 г. обеспечивали относительно бесперебойную работу каналов расчетов,

несмотря на постоянный рост санкционного давления как на Россию, так и на Китай. Однако удлинение цепочек поставок приводило к росту себестоимости конечной продукции, снижая спрос на китайские товары.

С 2024 г. давление на китайские банки растёт, осложняя проведение транзакций. В настоящий момент все сделки с Россией проходят серьёзный контроль: например, отслеживается содержание поставки по кодам ТН ВЭД. Западные регуляторы требуют у Китая доказательств отсутствия поставок в РФ продукции, которая может быть квалифицирована как «товары двойного назначения».

В нынешних условиях прорабатываются альтернативные платёжные механизмы, «выпадающие» из-под контроля западных регуляторов: это бартерные сделки или же создание отдельного банка для российско-китайских платежей по примеру банка «Куньлунь», занимающегося транзакциями с иранскими контрагентами, также находящимися под санкциями Вашингтона.

Тем не менее, по итогам 29-ой регулярной встречи глав правительств двух стран, Россия и Китай договорились развивать и укреплять инфраструктуру для взаимных расчетов, в том числе учреждая зарубежные филиалы своих банков и открывая корреспондентские счета.

ИНВЕСТИЦИИ

Вызов

В июле 2024 г. российские власти в тесной связке с китайскими партнерами провели «инвентаризацию» инвестиционных проектов России и Китая. В августе 2024 г. была достигнута договорённость подписать обновлённый план инвестиционного сотрудничества между двумя странами до конца текущего года.

Это тем более важно, так как в связи с геополитической ситуацией инвестиционная активность китайского бизнеса на территории России в последние годы затухает. Компании боятся «вторичных

санкций», поскольку для многих из них основные рынки – это Восточная Азия, Европа и Северная Америка, подконтрольные Вашингтону. Кроме того, внутри Китая инвестиционная активность также падает, как и во всём мире. Глобальная экономика находится в стадии охлаждения.

Главный вызов сейчас перед экономическими властями любой страны, России и Китая в том числе, сформулировать такие уникальные предложения для иностранного инвестиционного капитала, которые нивелирует все опасения безопасности, возвратности, доходности вложенных средств. А в случае России – ещё и общей страновой токсичности, продвигаемой США. Отдельная задача наших больших стран – равномерное региональное распределение иностранных инвестиций.

Потенциальный объем китайских инвестиций в проекты в Сибири и на Дальнем Востоке способен в достаточной мере удовлетворить текущие региональные лимиты, которые пока ограничены инфраструктурой, рынком труда, сбытовыми возможностями. Задача – создать для китайского капитала понятную и комфортную среду.

Для Китая не менее важно инвестиционное развитие своих северо-восточных регионов. Однако вряд ли китайские власти рассчитывают на существенные вливания из России. Поэтому основной вызов для них – предложить особые условия для внутренних китайских инвесторов.

Ожидания и текущая оценка ситуации

Несмотря на высокий уровень политического взаимодоверия и значительные темпы роста товарооборота, инвестиционное сотрудничество развивается крайне слабо. В период с 2019 по 2021 гг. фиксировался отток прямых инвестиций из Китая в Россию. Даже в 2022 г., несмотря на стремительный рост китайско-российского торгово-экономического сотрудничества, объем ПИИ Китая в Россию составлял лишь 0,36% от всего объема ПИИ КНР. Ситуация с российскими инвестициями в Китай выглядит схожим образом: хотя в 2022 г. российские инвестиции в Китай выросли на 300% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, они составили всего 40 млн долл. или около 0,02% от общего объема ПИИ.

Преференциальные режимы Дальнего Востока и Арктики подтверждают свою эффективность – с момента создания регионам удалось

привлечь 1,1 трлн рублей иностранных инвестиций. В настоящее время реализуется 90 проектов с участием зарубежного капитала. Самые активные инвесторы – из Китая. На их долю приходится 55 проектов с иностранным участием (61%). Также реализуются четыре проекта с участием индийских компаний

Решения

Несмотря на санкции, в целом популярность преференциальных режимов Сибири и Дальнего Востока у иностранных инвесторов растёт – с начала 2024 года стартовала реализация десяти новых проектов с участием зарубежного капитала. Общая сумма инвестиций по ним оценивается в 13,7 млрд рублей. Поддерживающим фактором для такого экономического сотрудничества станет запуск в 2025 году механизма МТОР – международных территорий опережающего развития. Первые площадки для них уже выбраны. В рамках МТОР возможно применение процедуры свободной таможенной зоны.

Инициативные инвестиционные предложения российских регионов пока не пользуются большим спросом у китайских инвесторов. Это связано как с недостаточной проработкой проектов и подготовкой документации, так и с нецелевым и неэффективным их продвижением среди целевой аудитории. На уровне соответствующих региональных департаментов организовать такую работу вряд ли возможно. Правильным подходом здесь видится привлечение профессиональных инвестиционных консультантов, в том числе китайских.

Другим важным решением является предоставление льгот и условий для иностранных инвесторов по принципу *ad hoc*, а не «что есть, то и берите». Также стоит рассмотреть новые форматы инвестиционного сотрудничества с региональными властями Северо-восточного Китая, в том числе в режиме трансграничной промкооперации и выноса в рамках одного проекта части производственных активов из технопарков северо-востока Китая в технопарки Дальневосточного федерального округа. С учётом опережающего роста стоимости производственных ресурсов в Китае, такие форматы могут создать не только новые рабочие места, приток капитала, технологий, экспортный задел в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, но и стать точками притяжения для внутрироссийской миграции.

2.2. ПРОМЫШЛЕННОСТЬ, ИНФРАСТРУКТУРА И ТРАНСПОРТ, ЭНЕРГЕТИКА

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Вызов

По результатам 29 регулярной встречи глав правительств России и Китая, прошедшей в августе 2024г. было достигнуто множество договоренностей о развитии промышленной кооперации, строительстве инфраструктуры и транспорта, однако реальная реализация многих инициатив «пробуксовывает». В приоритет ставятся проекты неотложного характера, способствующие росту взаимного товарооборота (например, модернизация КПП и пр.), однако реализация других, менее срочных проектов зачастую откладывается.

Особую озабоченность вызывает ограниченная ёмкость российского рынка. Например, проекты по производству химической продукции с высокой добавленной стоимостью расположены в основном в европейской части России, а также в Западной Сибири, спланированы в логике импортозамещения и нацелены на внутренний рынок.

Для значительной части потенциальных проектов внутренний спрос в масштабе страны и, тем более в масштабе Большой Сибири, в значительной доле случаев не является достаточным для необходимого объёма сбыта – например, в проектах средне- и малотоннажного производства химической продукции, особенно в тех сегментах, где доминирует импорт (во многом китайский). Как следствие, состоятельность значительной доли потенциальных инвестпроектов зависит от наличия убедительного экспортного потенциала, который в свою очередь зависит от привлечения в проекты оптимальных китайских партнёров.

Ожидания и текущая оценка ситуации

В России ожидали, что Китай заменит Запад и «реанимирует» брошенные после ухода западных ТНК заводы. В 2022–2023 гг. фиксировалось много подобных договоренностей. Но Китай по-прежнему

больше заинтересован в экспорте готовой продукции. Это отвечает планам страны в области международной промышленной кооперации. Власти Китая понимают, что открытие китайских заводов в России будет способствовать неизбежному трансферу технологий.

В автомобилестроении, в развитии которого Китай заинтересован более всего, страна планирует продолжать экспортировать готовую продукцию с высокой добавленной стоимостью. Возможен лишь потенциальный перенос «отверточного производства», исключаящего трансфер технологий.

Рост напряженности на автомобильном рынке, наблюдаемый у Китая с Евросоюзом в торговле электромобилями, постепенное вытеснение немецких, японских и южнокорейских автоконцернов с китайского рынка и рост экспорта китайских автомобилей вовлекают Китай в ожесточенную конкурентную борьбу за мировые рынки. До российского направления у автопроизводителей пока «не доходят руки». Тем более поставки готовой продукции на рынок РФ только растут. Например, с января по июнь 2024 г. поставки легковых автомобилей из Китая в Россию выросли на 35%. После начала СВО Россия стала крупнейшим рынком сбыта китайских автомобилей, а Китай – главным бенефициаром ухода «недружественных» автоконцернов.

В других отраслях промышленного производства у Китая не отмечается значительного интереса. Кроме того, перенос производств из КНР обычно координируется «сверху». В соответствии с последними директивами, выпущенными в области промышленной кооперации еще в 2015 г., к переносу в первую очередь планируются предприятия, загрязняющие окружающую среду, – пищевые, целлюлозно-бумажные, нефтехимические и пр.

Если в 2015 г. Китай был нацелен на расширение международной промышленной кооперации, то после 2018 г. данная работа была приостановлена в связи с началом китайско-американской торговой войны. В настоящий момент Китай решает внутренние проблемы обеспечения технологического суверенитета, поэтому избегает ситуаций трансфера китайских технологий. На данном этапе возможно лишь появление китайских «грязных» производств недалеко от российско-китайской границы. С продвижением «зеленой повестки», вероятно, количество подобных заводов будет расти. Но они не пред-

ставляют собой инновационные производства. По большей части это заводы, нацеленные на изготовление продукции с низкой степенью обработки, для производства которой, кроме того, требуется значительный расход невозобновляемых ресурсов.

Из крупных китайских ТНК на территории России представлены лишь единицы – завод бытовой техники марки «Haier» в городе Набережные Челны, завод концерта «Great Wall» в Тульской области и пр.



Завод компании Haier в г. Набережные Челны.

Решения

Требуется углублять промышленную кооперацию с китайской стороной. Необходимо обсуждать потенциальные условия сотрудничества, поскольку китайские инвесторы заинтересованы в заключении ВОТ-контрактов, которые предполагают использование китайской рабочей силы.

Возможно использовать опыт Китая в становлении промышленного сектора: наблюдать за передовыми техниками менеджмента,

закупать передовое оборудование, обучать персонал, организовывать совместные предприятия. Требуется лишь пересмотреть условия функционирования подобных заводов для того, чтобы на предприятиях работала российская трудовая сила.

Целесообразно рассмотреть возможности привлечения китайских автомобильных концернов на условиях сотрудничества схожих с теми, которые реализовывались с немецкими, южнокорейскими и японскими автопроизводителями. Возможны заключение СПИК или же офсетных контрактов, в которых будет указан необходимый для предоставления преференциальных условий процент локализации производства.

Необходимо привлекать крупные китайские ТНК и предоставлять им возможности по открытию заводов на территории РФ с расчетом на дальнейшую продажу произведенной продукции в России и на территории других стран ЕАЭС.

Требуется снизить долю экспорта продукции с низкой добавленной стоимостью. В связи с этим вполне целесообразно создание в приграничной зоне кластера производств, обрабатывающих российское сырье. Уже есть ряд подобных решений на различных этапах реализации (например, строится Амурский газохимический комплекс и пр.).

Перспективно дальнейшее открытие совместных предприятий пищевой, химической и легкой промышленности на преференциальных условиях с перспективой экспорта произведенной продукции в Китай.

ИНФРАСТРУКТУРА И ТРАНСПОРТ

Вызов

Интенсификация двустороннего торгово-экономического сотрудничества приводит к необходимости модернизации транспортно-логистической и сопутствующей инфраструктуры. Ведётся модернизация и расширение пропускной способности российско-китайских

КПП, вводятся в эксплуатацию значимые трансграничные проекты (например, автомобильный мост Благовещенск – Хэйхэ), создаются логистические перевалочные хабы.

Главным вызовом инфраструктурного и транспортного строительства является наличие альтернативных России маршрутов через Казахстан в Европу. России требуется провести модернизацию ряда крупных транспортных и инфраструктурных проектов (например, СМП, ж/д магистралей и пр.), повысить их востребованность у китайских партнёров.

Ожидания и текущая оценка ситуации

Основные объёмы грузов по ж/д в Россию идут двумя путями: через магистраль «Китай – Европа», которая проходит через территорию Казахстана, и через КПП «Маньчжурия-Забайкальск». Нашей стране необходимо снизить участие других государств в транспортировке грузов из Китая, но для реализации подобных целей требуется увеличение пропускной способности Транссибирской магистрали и БАМа. Данные планы находятся на этапе реализации. Планируется рост пропускной способности Транссиба и БАМа до 180 млн тонн грузов в 2024 г. и до 270 млн тонн к 2035 г. В первом полугодии 2024 г. перевозки грузов в обе стороны через железнодорожные переходы на российско-китайской границе выросли на 18,8% до 20,2 млн тонн.

Крайне значимым в новых геополитических реалиях стал вопрос судоходства по нижнему течению реки Туманная. Китайская сторона предполагает, что координация усилий в этой области между Россией, Китаем и КНДР может привести к глубокой трансформации торгово-экономической структуры всей Северо-Восточной Азии.

Основное увеличение морских товарных потоков, идущих из КНР, приходится на порты Восточный, Владивосток и Зарубино. Суммарная способность по приёму и дальнейшему транзиту составляет примерно 1,5 млн стандартных контейнеров в год. В ближайшие годы эта цифра может возрасти до 3,5-4 млн. Одновременно значительно усиливается нагрузка на погранпереходы и железнодорожные сети, в первую очередь на Транссиб.

В связи с этим, а также недружественной политикой западных стран требуется ускорять потенциал развития СМП. Разработан план, рассчитанный на долгосрочный период вплоть до 2035 г., который предполагает развитие СМП и строительство всей необходимой сопутствующей инфраструктуры (терминала СПГ, транспортно-логистического узла и пр.). Планируется, что в 2024 г. по СМП будет транспортировано около 40 млн тонн груза (первоначальный ориентир – 80 млн тонн).

Объём перевозок по СМП² в 2023 г. достиг 36,254 млн тонн. По транзиту на СМП показатели 2023 г. обеспечили новый рекорд: 2,129 млн тонн. Основной груз транзита – 1,5 млн тонн нефти, ок. 350 тыс. тонн добавил железорудный концентрат, 140 тыс. тонн пришлось на две отправки СПГ (по 70 тыс. тонн на танкер), ещё 139 тыс. тонн – генеральные грузы.

Рост транзита – это важнейший результат, т.к. является одним из ключевых маркеров востребованности СМП в мировой логистике. Соответственно, необходимо «раскатывать», обустраивать морскую трассу от Санкт-Петербурга и Архангельска до Владивостока – или Большой СМП. За 2023 год было выдано 115 разрешений иностранным судоходным компаниям на перемещение в акватории СМП. 80 транзитных рейсов по СМП – это почти вдвое больше показателя 2022 г. Причём, активно осваивают водную магистраль представители КНР. Например, NYNS совершила в 2023 г. восемь рейсов, суммарно перевезя около 100 тыс. тонн контейнерных грузов из Калининграда, Санкт-Петербурга, Мурманска и Архангельска в Шанхай, Циндао и ряд других китайских портов. В навигацию 2024 г. NYNS планирует совершить 10-12 рейсов между Архангельском и Шанхаем. Компания не только видит возможности³ СМП, важно то, что китайское правительство субсидирует экспорт и его логистические затраты.

² По уровню развития транспортной инфраструктуры российская Арктика представлена двумя неравнозначными мегатерриториями. В западном секторе (не везде) сформирована разветвлённая система автомобильных и железных дорог, круглогодично связанная с наземными транспортными коммуникациями всей страны и арктическими морскими портами. В восточном секторе круглогодичные наземные транспортные пути с выходом на общероссийскую сеть отсутствуют, имеются лишь тупиковые железнодорожные ветки небольшой протяженности и дороги низких категорий (зимники). Соответственно, и СМП делится по 80-му меридиану восточной долготы (о-в Диксон) на восточный и западный секторы. Протяженность СМП от Карских ворот до Бухты Провидения составляет 5 610 км. Большой СМП – от Санкт-Петербурга до Владивостока – 14 280 км (тот же маршрут через Суэцкий канал – 23 200 км).

Рис. 5. Восточный сектор Северного морского пути (СМП)



Источник: НКЦ (по данным ФГБУ «Главное управление Севморпути»).

Решения

Между Россией и Китаем в настоящее время действует 24 пограничных перехода, включая пять железнодорожных: Забайкальск в Забайкальском крае, Гродеково, Махалино, Камышевая в Приморском крае, Нижнеленинское – Еврейская АО. Четыре проектируемых ж/д погранперехода на границе с Китаем: «Староцурухайтуйский

³ Особо примечателен рейс по СМП из Китая в Калининград в октябре 2023 г., в порт которого пришёл контейнеровоз «NewNew Polar Bear» вместимостью 1620 контейнеров (TEU) после 42-х дневного перехода. Китайская компания «COSCO Shipping Specialized Carriers» также оперировала на СМП судами вместимостью от 1000 до 1600 контейнеров (TEU). Другая китайская судоходная компания – «Safetrans Shipping» – в конце августа 2023 г. отправила самый большой контейнеровоз на маршруте СМП – «SFT Turkey» – вместимостью 4250 TEU. Кроме того, в планах руководства компании нарастить численность контейнерного флота и поддерживать еженедельное сообщение по СМП.

(Приаргунск) – Хэйшаньтоу» в Забайкальском крае, «Благовещенск – Хэйхе» и «Джалинда – Мохэ» в Амурской области, а также «Лесозаводск – Хулинь» в Приморском крае.

Запущенный в апреле 2022 г. железнодорожный мост через Амур (Нижнеленинское – Тунцзян) сократил расстояние из провинции Хэйлунцзян до Москвы на 700 км и время в пути на 10 часов. В сентябре 2023 г. было принято решение о строительстве нового ж/д моста Джалинда – Мохэ, законсервированного в начале 2000-х гг. Новый погранпереход позволит сократить путь грузов по Транссибу и БАМ более чем на 2 тыс. км.



Нижнеленинское – Тунцзян — первый трансграничный железнодорожный мост через Амур.

Для достижения планового роста грузопотока по СМП необходимо, во-первых, увеличить численность грузового флота (в т.ч. ледового класса – Arc-7, Arc-8), во-вторых, нужно увеличить скорость движения судов по СМП до 10-12 узлов в час (за сутки пути они должны преодолевать ок. 440 километров, весь СМП – за 12-14 дней, рейс Санкт-Петербург-Находка за 21 день).

В июне 2024 года на ПМЭФ предприятие ГК «Росатом» и китайская судоходная компания NYNS подписали соглашение о намерениях по организации круглогодичной контейнерной линии между портами России и Китая с использованием СМП. Согласно документу, органи-

зация линии предполагает создание СП для проектирования и строительства судов-контейнеровозов высокого ледового класса (Arc8 – до 5 судов) и совместное управление линией (до 50 млн тонн в год).

И хотя СМП открыт для международного торгового судоходства, но навигация возможна только с помощью ледокольной проводки (контроля). Соответственно, обеспечение бесперебойной работы СМП к 2030 г. потребует наличия ледокольного флота минимум из 12-14 атомоходов. Сейчас в наличии 7 атомных ледоколов. Три из них – «Таймыр», «Вайгач» и «Ямал» – могут скоро вывести из эксплуатации в связи с преклонным возрастом. Минимум до 2041 г. в строю остаётся атомный ледокол «50 лет Победы».



Атомный ледокол «50 лет Победы» ведет караван судов, Море Лаптевых.

Наиболее нагруженный западный сектор СМП должен получить 9 ледоколов – 5 атомоходов проекта 22220 (в эксплуатацию введены три – «Сибирь», «Арктика» и «Урал», «Якутия» – готовится к ходовым испытаниям, «Чукотка» – в постройке на стапеле), а также 4 менее мощных ледокола на СПГ. Восточный сектор будут обслуживать 4 атомных ледокола, флагманом выступит корабль проекта 10510 – «Россия» (плановый ввод в строй – в 2027 г.), остальные – корабли проекта 22220 (в январе 2024 г. состоялась закладка

ледокола «Ленинград», в следующем году ожидается закладка атомхода «Сталинград»).

Регулярную контейнерную транзитную линию по СМП российский оператор «Русатом Карго» (в альянсе с ГК «Дело», FESCO (ПАО «ДВМП») и арабскими партнёрами – DP World) планирует запустить с 2027 г., что позволит нарастить объём международного транзита к 2035 г. до 30 млн тонн, что значительно снизит нагрузку на Восточный полигон. В тоже время, представляется крайне важной и, безусловно, перспективной, интеграция СМП с Транссибом, для чего необходимо включить порты Сибири в смешанное водно-железнодорожное сообщение и удешевить перевозки, уменьшив сроки доставки грузов. Очевидна необходимость создания узловых транспортно-логистических центров (мультимодальных хабов) на сибирских реках: Обь, Иртыш, Лена и Енисей.

Требуется продолжать модернизацию российской транспортной сети с целью повысить ее доступность и привлекательность для китайских партнеров. Необходимо информировать обо всех преимуществах транспортировки грузов через Россию и по СМП для того, чтобы все большее количество представителей китайского бизнеса выбирало данные маршруты.

Безусловно, они должны быть конкурентоспособны по срокам и цене транспортировки в сравнении с маршрутом «Китай – Европа». Необходимо привлекать китайскую сторону к обсуждению и реализации ряда инфраструктурных проектов, нацеленных на развитие взаимной торговли.

ЭНЕРГЕТИКА

Вызов

Конкуренция на внутреннем рынке за энергетические и сырьевые ресурсы – например, поставки природного газа – приводит к отсутствию понятных перспектив по реализации газификации и газохимического проекта в Саянске (на основе газа Ковыктинского газоконденсатного месторождения в Иркутской области). Это связано

с приоритетным характером для Газпрома поставок природного газа на экспорт. Ряд крупных и средних городов в Большой Сибири пока также не газифицированы. Причём, это вопрос не только улучшения качества жизни населения, но и экологии в целом.

Приоритетом государственного уровня является улучшение качества воздуха в населённых пунктах и на крупных производственных объектах Восточной Сибири и Дальнего Востока за счёт сокращения использования угля и дизельного топлива для производства электрической и тепловой энергии. Участниками федерального проекта «Чистый воздух» являются Абакан, Иркутск, Красноярск, Кызыл, Улан-Удэ, Черемхово и другие. А Стратегия развития Арктической зоны РФ среди ключевых вызовов определяет необходимость замены в изолированных и труднодоступных районах дорогостоящей дизельной электрогенерации на наиболее экономически оправданными источниками на основе ВИЭ.

Системы учёта и компенсации стоимости выбросов парниковых газов (ПГ), которые формируются и развиваются на экспортных рынках, включая Китай, создают риски снижения конкурентоспособности российской продукции, особенно с низкой добавленной стоимостью.

При этом, ряд традиционных – премиальных – рынков для поставок энергоресурсов (Япония, Южная Корея, Тайвань) частично или полностью отрезаны от российского экспорта в силу санкционных ограничений. Очевидно, что геостратегическое противостояние и связанные с ними ограничительные меры целесообразно рассматривать в качестве положения дел как минимум на среднесрочную перспективу.

В области поставок природного газа на китайский рынок вопрос дополнительных объёмов (50 млрд м³/год в рамках проекта «Сила Сибири-2») достаточно долгое время воспринимался как актуальный вызов, призванный получить решение. Запуск проекта ВСГ формирует условия для того, чтобы перевести этот беспокоящий вызов из центра внимания в разряд потенциальной возможности.

Рассматривая ключевые источники доходов от российско-китайского делового сотрудничества, поставки нефти на китайский рынок стабильны, при этом возможности для существенных дополнитель-

ных поставок ограничены. В среднесрочной (возможно, даже краткосрочной) перспективе спрос на нефть в Китае будет снижаться, что создаст дополнительное конкурентное давление на российские поставки.

К позициям со слабой или недостаточной технологической готовностью можно отнести средне- и малотоннажную газохимию, спецхимию, крупнотоннажный СПГ, танкеры СПГ ледового класса, GTL. Области с хорошими или удовлетворительными технологическими позициями: крупнотоннажная газохимия, средне- и малотоннажный СПГ, аммиак, метанол, синтетические каучуки, паровая конверсия метана (для производства H_2), масштабные трубопроводные системы (строительство и эксплуатация). В области водородной энергетики требуется создать необходимые условия для того, чтобы не упустить ценную возможность и занять достойную долю мирового рынка водорода и решений для водородной энергетики (оборудование, сервис, технологии).

Ожидания и текущая оценка ситуации

Энергосистема Большой Сибири, по оценкам отраслевых экспертов, имеет все необходимые условия для устойчивого и безопасного развития в среднесрочной перспективе. Развитие электрической мощности, как показывает текущая Схема и программа развития электроэнергетических систем России до 2029 года, запланированы целом в рамках существующей структуры, с постепенным ростом⁴ доли АЭС.

Во всех энергосистемах, включая автономные и изолированные (Таймыро-Норильская и другие), на гидроэнергетику приходится примерно 50% установленной мощности (41% в ОЭС Востока). Остальные мощности – тепловые, в которых доминирует уголь (в ОЭС Востока более высокая доля природного газа). Небольшие мощности

⁴ Согласно проекта Генеральной схемы размещения объектов электроэнергетики до 2042 года, в России планируется возвести 14 атомных станций. Среди объектов есть два в Восточной Сибири: АС малой мощности в Норильске (320 МВт) и Красноярская АЭС в селе Холмогорское Шарыповского района (четыре энергоблока мощностью 5020 МВт), которая станет крупнейшей АЭС в России, а также 5 станций на Дальнем Востоке: Приморская АЭС в Фокино, Хабаровская АЭС в с. Эврон, Якутская АСММ в Усть-Янском улусе, Чукотская АСММ в Иультинском районе и Баимская МПЭБ на мысе Наглейнгын.

ВИЭ (ВЭС, СЭС) есть в ОЭС Востока, суммарно около 1 млрд кВт*ч (около 1% от суммарной мощности).

Основное качественное изменение заключается в планомерно реализующемся объединении сибирской (ОЭС Сибири) и дальневосточной (ОЭС Востока) энергосистем через линии передачи большой мощности.

Нефтяная отрасль (нефтедобыча и переработка) представлена преимущественно активами НК «Роснефть» на материковой части и на Сахалине, а также «Иркутской нефтяной компании» (ИНК) в Иркутской области. Проекты на севере Красноярского края, административно относясь к Восточной Сибири, рассматриваются как продолжение западносибирского комплекса.

Развитие отрасли является устойчивым, опирается на стержень в виде транспортной системы ВСТО, долгосрочные контракты по трубопроводным поставкам в Китай, а также на крупные НПЗ в Красноярском крае (Ачинский), Иркутской области (Ангарский) и Хабаровском крае (Комсомольский и Хабаровский), каждый из которых находится в процессе реализации своей программы модернизации.

В газовой отрасли происходят системные изменения, являющиеся наиболее важными для перспектив сотрудничества с Китаем. Проект строительства газопроводной системы «Сила Сибири» реализуется по плану, в 2025 году ожидается выход на проектную мощность по добыче и экспортным поставкам природного газа в Китай (38 млрд м³ в год).

Проект «Союз Восток» (ранее «Сила Сибири-2»), предполагающий строительство газопровода мощностью 50 млрд м³/год в Монголию и Китай, стабильно остаётся предметом двустороннего обсуждения и предметом для оптимистичных деклараций. При этом реализация проекта подразумевается в проекте новой версии Энергетической стратегии РФ. Перспективы реализации проекта в среднесрочной (5-7 лет) перспективе оцениваются как в высокой степени неопределённые.

Результат будет определяться сложно прогнозируемым сочетанием фундаментальных факторов из двух областей: (а) баланс спроса

и предложения природного газа в Китае (собственная добыча, имеющая сложную структуру; импорт трубопроводного газа и СПГ), (б) геостратегические приоритеты Китая (безопасность сухопутных маршрутов транспортировки, роль Севморпути).

Весной 2024 года принято решение о начале реализации комплексного проекта «Восточная система газоснабжения» (ВСГ), целью которого является распространение единой газотранспортной системы до Владивостока и Сахалина, с подключением к ресурсной базе Ямала, на которую приходится более 90% всех разведанных запасов природного газа в РФ.

Результатом первого этапа ВСГ будет соединение газотранспортных систем «Силы Сибири» и системы «Сахалин-Хабаровск-Владивосток», плановый срок – 2029 год. Реализация этого этапа позволит приступить к практической реализации российско-китайского соглашения (подписано в 2023 году) об экспортных поставках природного газа по «дальневосточному» маршруту в объёме 10 млрд м³/год.

Дальнейшее развитие ВСГ предполагает соединение единой трубопроводной системы Большой Сибири с «большой» ГТС «Газпрома» в единую транспортную систему от Чёрного и Баренцева морей до Тихого океана. Система получит качественно иной уровень гибкости, основанной на возможности поставлять газ с Ямала на широкий спектр международных рынков по альтернативным маршрутам. Проект потенциально может в некоторой степени послужить катализатором для реализации проекта «Союз Восток». Наиболее объёмный потенциал для развития российско-китайского энергетического сотрудничества проект ВСГ может создать в области инвестиционных проектов – как связанных с производством продукции с высокой добавленной стоимостью, так и реализующим сырьевые поставки.

В этой связи, а также в контексте энергодефицита в КНР в целом, нельзя не отметить продолжающееся сотрудничество наших стран в атомной энергетике. Подписание стратегического пакета документов, определяющих основные направления развития сотрудничества между Россией и Китаем в сфере атомной энергетики на ближайшие десятилетия, состоялось в июне 2018 года. В частности, было решено, что будут построены четыре новых энергоблока с реакторами поколения III+ ВВЭР-1200: энергоблоки №№7,8 АЭС «Тяньвань» и энер-

гоблоки №№3,4 АЭС «Сюйдапу».⁵ После пуска блоков №7 и №8 (ввод в эксплуатацию – 2027 и 2028 гг.) Тяньваньская АЭС станет самой крупной АЭС в мире с суммарной установленной мощностью 9 ГВт.



Строительство АЭС «Сюйдапу» (июль 2024 года).

Решения

Реализация потенциала российско-китайского энергетического сотрудничества зависит, с одной стороны, от наличия конкретных обоснованных возможностей (проектов). С другой стороны, как показала практика прошедших пятнадцати лет, требуется найти способы преодолеть то состояние несовпадающих подходов сторон к реализации ключевых проектов.

⁵ АЭС «Сюйдапу» – новый проект сотрудничества России и Китая в области атомной энергетики, расположенный в городе Хулудао (провинция Ляонин). В 2019 году был подписан ряд контрактов, в том числе генеральный контракт на сооружение энергоблоков № 3 и № 4 АЭС «Сюйдапу» с реакторами ВВЭР-1200, а также контракт на поставку ядерного топлива. В соответствии с контрактами российская сторона будет проектировать «ядерный остров» станции, поставит ключевое оборудование ядерного острова для обоих энергоблоков, окажет услуги по авторскому надзору, шефмонтажу, шеф-наладке поставленного оборудования. Ввод блоков в эксплуатацию намечен на 2027-2028 годы.

Стимулятором процесса энергетической дипломатии могла бы послужить совместно выработанная «методология согласования интересов» (по сути, «методология размена»). Такая работа могла бы быть проведена в рамках рабочей группы, с привлечением необходимых специалистов. Подобный подход может опираться, в том числе, на имеющийся положительный опыт совместных инвестиционных проектов.

Примером проекта со сбалансированными интересами сторон можно считать Амурский газохимический комплекс (ГХК), совладельцами которого являются «Сибур» (60%) и китайская корпорация «Синопек» (40%). Проект изначально структурирован таким образом, чтобы иметь коммерческую опору на рынках Китая, России и стран Юго-Восточной и Южной Азии (Индия).



Строительство Амурского газохимического комплекса (июнь 2024 года).

Проект строительства развивается планомерно, хоть и со сдвигом первоначальных сроков. Летом этого года уровень общей реализации проекта достиг 50%. Ожидаемый срок ввода в эксплуатацию – 2027 год. Кроме того, на базе Амурского ГХК предполагается развивать производство различной продукции с более высокой добавленной стоимостью, таким образом развивая уже имеющийся подобный опыт «Сибура» в европейской части России и в Западной Сибири.

Очень важной для применения в Большой Сибири частью этого опыта является создаваемый «Сибуром» в Тобольске центр тестирования (пилотирования) технологий получения базовых полимеров. Центр позволит поднять на качественно новый технологический и экономический уровень формирование цепочек создания стоимости в средне- и малотоннажной химии. Другим примером является проект строительства завода полимеров (мощность – 650 тыс. тонн в год), который ИНК реализует в Усть-Куте (Иркутская область) – как часть собственного газохимического кластера.

Важной институциональной опорой для совместных инвестиций в традиционной и низкоуглеродной энергетике призвано стать взаимодействие в таких новых областях, как рынки углеродных единиц, что было отмечено в коммюнике встречи глав правительств РФ и КНР, состоявшейся в августе 2024 года. Отметим в этой связи, что такие ключевые игроки в ТЭК макрорегиона как «Газпром» и «Сибур» имеют опыт реализации ряда проектов, в том числе в Восточной Сибири, в рамках которых были выпущены углеродные единицы.

Представляются перспективными следующие направления энергетического сотрудничества Большой Сибири с Китаем:

1. Совместные инвестиционные проекты по производству продукции с высокой добавленной стоимостью. Приоритетной является продукция, производная от природного газа и газового конденсата: газохимия (широкий спектр), пластмассы, аммиак, метанол, удобрения, водород, а также производство кормового белка из природного газа (опытно-промышленное производство стартовало летом 2024 года в Кирово-Чепецке).

Со стороны государства необходимо разработать дополнительные меры поддержки (прежде всего федерального уровня) развития внутреннего рынка продукции с высокой добавленной стоимостью и создания условий для масштабирования производств. Приоритет – средне- и малотоннажная химия, пластики и пластмассы (импортируемая часть ассортимента).

2. Проекты по экспорту природного газа. По проекту «Союз Восток» (газопровод из России в Монголию и Китай) есть вероятность достижения обязывающих коммерческих договорённостей в сред-

несрочной перспективе (нельзя исключить, что и в краткосрочной) в зависимости от комбинации факторов, среди которых ключевую роль может сыграть обострение важности энергетической безопасности Китая и надёжности поставок.

Определённый нишевый потенциал имеет малотоннажное производство СПГ с комбинированным сбытом на внутреннем рынке и через экспорт в Китай и Монголию. Подобные проекты реализованы в Республике Саха (Якутия) и прорабатываются в других регионах Восточной Сибири.

3. Проекты создания автономных энергосистем на основе сбалансированного сочетания различных источников энергии и технологических решений (хранение энергии и др.). В настоящее время с участием китайских структур реализуется проект международной арктической станции «Снежинка», которая будет автономно работать на водородных технологиях. Важно использовать этот совместный опыт для того, чтобы заложить основу для реализации новых совместных проектов.

4. Проекты в области водородной энергетики – производство «голубого» H_2 и «голубого» аммиака вблизи мест потребления, то есть в приграничных районах РФ, откуда осуществляется экспорт в места потребления в Китае (пример – Восточный водородный кластер с пилотным Водородным полигоном на о-ве Сахалин).

5. Проекты улавливания, использования и хранения CO_2 (CCUS) как интегральная часть производства «голубого» H_2 и «голубого» аммиака. Вариантом использования CO_2 является реализация проектов в области методов увеличения нефтеотдачи с закачкой CO_2 в пласты: в реализации проектов такого рода Китай является мировым лидером, а российские компании имеют стратегический интерес к развитию этого направления.

6. Трубопроводные поставки метано-водородной смеси с Ямала. Себестоимость производства водорода на Ямале – одна из наиболее низких в России, что обуславливает его конкурентоспособность на китайском рынке.

2.3. СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО, РЫБОЛОВСТВО И АКВАКУЛЬТУРА

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

Вызов

Анализ структуры и динамики российско-китайского товарооборота указывает на то, что сельское хозяйство может стать одной из главных точек роста в двусторонней торговле. С учетом экономических и транспортно-логистических факторов, главным локомотивом этого роста способны выступить граничащие с Китаем регионы Восточной Сибири и Дальнего Востока, обладающие большим нереализованным потенциалом в сфере АПК.

Важно, с одной стороны, наращивание российского сырьевого экспорта в Китай по целому ряду позиций, в первую очередь рапсового масла и соевых бобов, а также пшеницы. С другой стороны, более устойчивой и взаимовыгодной формой сотрудничества может стать локализация агробизнеса с привлечением китайских инвестиций в целях создания высокотехнологичных мясных и мясомолочных ферм полного производственного цикла с повышенной добавленной стоимостью.

Ожидания и текущая оценка ситуации

Ведущие позиции в российско-китайской двусторонней торговле в сфере АПК (без учета рыболовства) занимают рапсовое масло (доля в 2023 г. составила 34%), подсолнечное масло (доля – 8%) и соевые бобы (6%), удельный вес которых в совокупности равен почти половине всего товарооборота в сфере АПК. С точки зрения приоритетов Дальнего Востока и Восточной Сибири, наиболее перспективным и значимым является производство рапсового масла и соевых бобов – эти две позиции номенклатуры поставок входят в топ-3 ведущих товаров российского агропродовольственного экспорта в Китай.

Что касается производства рапсового масла и экструдированного рапсового жмыха, то по итогам 2023 г. именно эта продовольственная номенклатура продемонстрировала впечатляющий рост в структуре

двустороннего товарооборота АПК, поскольку поставки российского рапсового масла на китайский рынок выросли на 77%, а его доля составляет более трети всего товарооборота АПК.



Уборка сои в Приморском крае.

Расширение экспорта в Китай соевых бобов, динамика производства которых в России также сохраняет высокие темпы, является не менее важным с точки зрения потенциала восточных территорий России. На их долю в совокупности приходится более половины всех посевных площадей в России (1,5 млн из 3 млн га), причем в дальневосточных регионах сконцентрировано 44% соевых полей. При этом в Сибири отмечается за последние 10 лет более чем значительное расширение площадей под сою – в 10,7 раз.

Решения

Ключевыми задачами для прогрессивного развития агропродовольственного сотрудничества Китая с восточными регионами России являются три.

Первая – сохранение почв и повышение урожая для извлечения максимальной отдачи и потенциала восточных регионов России, при одновременном соблюдении экологических стандартов. Здесь идёт речь о нереализованном пока потенциале зернового производства

и экспорта, прежде всего пшеницы. Несмотря на то, что Сибирь и Дальний Восток относят к зоне рискованного земледелия, современные технологии и решения, а также климатические тенденции, сегодня позволяют обеспечить на юге восточных регионов урожай зерновых на уровне, близкому к европейской части России. Решение этой нетривиальной задачи потребует инвестиций в научно-исследовательскую и селекционную деятельность, включая внедрение сертифицированных семян, применение передовых сортов удобрений и пр.

Вторая задача – совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры, включая системы хранения и обработки продовольствия в приграничных с Китаем регионах, а также увеличение пропускной способности внутренних грузоперевозок в России, с учетом высокой нагрузки Транссиба. Примечательно, что по итогам первого полугодия 2024 г. объем железнодорожных перевозок между Россией и Китаем вырос почти на 19%. Ключевым звеном на этом треке призван стать формирующийся новый зерновой коридор Россия-Китай, с пропускной способностью до 60 млн тонн в 2030 г., который включает введенный в эксплуатацию в прошлом году новый зерновой терминал в Забайкальске с пропускной способностью 8 млн тонн.

Третья задача – привлечение целевых инвестиций из КНР для локализации производства мясной и мясомолочной продукции полного цикла, с экспортной ориентацией на Китай. Примечательно, что 90% всех китайских инвестиций в Россию направляются в регионы Дальнего Востока. Здесь пока есть над чем работать, поскольку преобладающая доля китайских инвестиций поступает в энергетический и горнодобывающий сектора, а также транспортно-логистическую инфраструктуру, и лишь минимальная его часть выделяется на АПК.

РЫБОЛОВСТВО И АКВАКУЛЬТУРА

Вызов

Являясь мировыми лидерами по улову рыбы и, одновременно, крупными производителями и потребителями рыбной продукции, Россия и Китай обладают существенными возможностями для синергии.

Такая синергия становится особенно востребованной с учетом того, что 70% всего российского улова приходится на Дальневосточный бассейн, что создает благоприятные транспортно-логистические и экономические перспективы для наращивания экспорта российской рыбной продукции на растущий китайский рынок.



Вылов минтая в Охотском море.

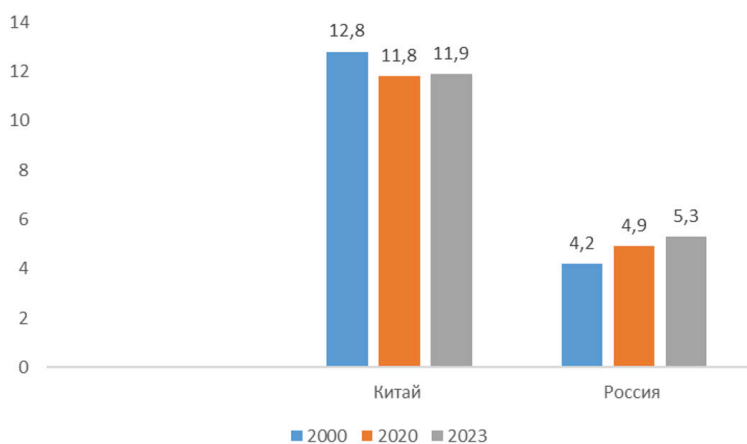
Дилемма для российских производителей заключается в стратегическом выборе между отправкой рыбной продукции на устойчиво растущий российский рынок в соответствии с национальными задачами продовольственной безопасности и самообеспечения, либо экспортом в соседний Китай. Примечательно, что первая опция является экономически менее эффективной, поскольку предполагает повышенные издержки по хранению и транспортировке для сбыта рыбной продукции в европейской части России, где находится основной потребительский рынок. Кроме того, после постепенного ослабления введенных Китаем в период пандемии ограничений на импорт продовольствия, открываются новые «окна возможностей» для поставок российской продукции на китайский рынок.

Другим серьёзным вызовом является доминирование замороженной, не переработанной рыбной продукции в структуре российского экспорта в Китай. Так, доля рыбной продукции с глубокой переработкой в России составляет около 32% (данные 2023 г.). Преобладание сырьевой рыбной продукции в российско-китайском товарообороте заведомо снижает добавленную стоимость и, соответственно, прибыль российских производителей.

Ожидания и текущая оценка ситуации

Китай и Россия входят в десятку ведущих стран по добыче (улову) рыбы в 2022-2023 гг, занимая там соответственно первое (доля – 14,3%) и пятое (с долей 5,4%) места. При этом, окно возможностей для дальнейшего наращивания производства рыбы ограничено: мировой потенциал улова рыбы в последние годы варьируется в пределах 90-100 млн тонн, и он практически достиг максимально возможного потолка. Китай с начала 2000-х демонстрирует стабильные показатели улова на уровне 12-13 млн тонн в год.

Рис. 6. Объёмы добычи (улова) рыбы в России и Китае в 2000-2023 гг. (млн тонн)



Источник здесь и Рис. 7,8: The State of World Fisheries and Aquaculture 2024, Федеральное агентство по рыболовству.

Россия, напротив, серьезно нарастила объемы улова морской рыбы в последние десятилетия, после массового коллапса рыбной промышленности в 1990-х гг., увеличив объемы улова рыбы с 4,2 до 5,3 млн тонн в год, а именно на 26% с 2000 по 2023 гг. В Дальневосточном бассейне добывается большая её часть, свыше 3 млн тонн ежегодно. Лидирующие позиции занимает промысел минтая (60%), сельди (14%) и трески (3%).

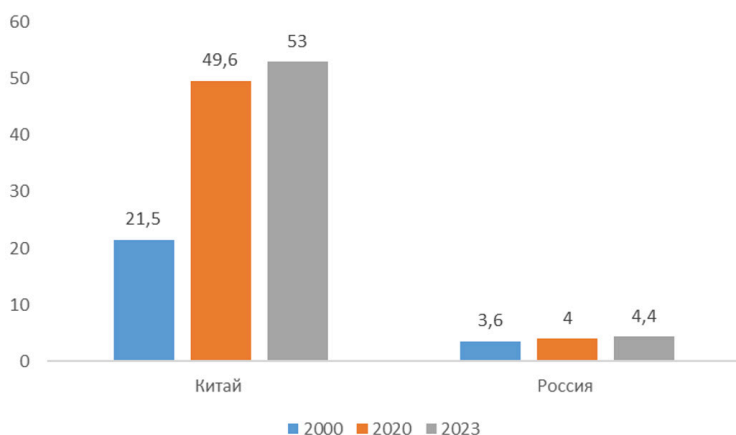
Наши страны с начала 2000-х гг. активно наращивают производство рыбы. В Китае объёмы производства морской рыбы выросли с 21,5 млн тонн в 2000 г. до 53 млн тонн в 2023 г., то есть более чем в 2 раза. В России показатели скромнее, но динамика роста также высокая. Только за последний год производство рыбы в России выросло на 8% – с 4,1 до 4,4 млн тонн, а уровень самообеспеченности рыбной продукцией в стране достигает 165%. По производству рыбы на душу населения Россия (22 кг) и Китай (40 кг) превышают среднемировой уровень (16 кг), хотя и не входят в топ-10 лидеров.

Китай, с учетом демографического фактора, сегодня располагается на 13-м месте, а Россия, пока во втором десятке стран по этому показателю. Здесь лидируют преимущественно скандинавские (Исландия, Норвегия) и азиатские (Южная Корея, Япония, Индонезия) страны.



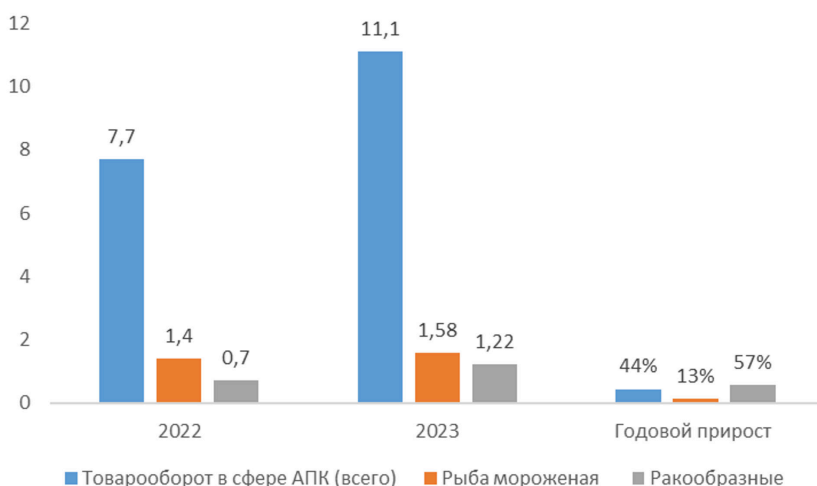
Выращивание молоди кеты в Приморском крае.

Рис. 7. Объёмы производства рыбы в Китае и России в 2000-2023 гг. (млн тонн)



Несмотря на то, что рыбная продукция является главной в номенклатуре российско-китайской торговле в сфере АПК, в основе товарооборота – сырьевая продукция, а именно мороженая рыба, доля которой в 2023 г. составила 14%. При этом темпы роста взаимной торговли мороженой рыбой за прошедший год (13%) были на порядок скромнее, чем темпы прироста совокупного товарооборота в сфере АПК (44%).

Рис. 8. Двусторонняя торговля Россия-Китай в сфере рыбной продукции в 2022-2023 гг. (\$млрд)



На второй позиции в двустороннем товарообороте – ракообразные, доля которых неизменно растёт, достигнув в 2023 г. 11% всего товарооборота в сфере АПК. При этом, по темпам роста (57%), торговля ракообразными превысила совокупные темпы роста по всему агропрому.

Решения

Перспективы развития российско-китайского сотрудничества в сфере рыболовства связаны с реализацией целого комплекса взаимосвязанных задач.

Во-первых, принципиально важным является повышение эффективности российского рыбного комплекса Сибири и Дальнего Востока, включая сокращение издержек на логистику и транспортировку, налоговые стимулы для локальных производителей, целевая государственная поддержка экспорта, наращивание доли рыбной продукции с глубокой переработкой, развитие индустрии морепродуктов и производства речной рыбы. В этом контексте важна адресная поддержка традиционного рыболовства коренных малочисленных народов Севера, на которые приходится существенная часть квот по рыбному промыслу.

Во-вторых, важно обеспечить адресные инвестиции для дальнейшей модернизации и наращивания рыбопромыслового флота России, в том числе через реализацию запущенного в 2023 г. второго этапа программы инвестиционных квот и крабовых аукционов, стимулирующей развитие инвестиционных проектов по строительству флота и береговых предприятий на Дальнем Востоке.

В-третьих, важным вектором является дальнейшая диверсификация производства, в том числе расширенное развитие речного рыбного хозяйства и производства аквакультуры. Этот тренд подтверждается ускоренным развитием двусторонней торговли ракообразными в последние годы.

В совокупности, эти факторы поддержат рыбную индустрию Дальневосточного бассейна, позволив повысить её конкурентоспособность на китайском рынке, а главное увеличить добавленную стоимость российской продукции для извлечения большей выгоды локальными производителями.

III. МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ РОССИИ И КИТАЯ

3.1. ВОЗМОЖНОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Вызов

По данным Минэкономразвития России по состоянию на 2024 г. совместные инвестиционные проекты реализуются в 24 регионах России (из 89) и в 5 административно-территориальных единицах Китая (из 34). Несмотря на относительно отдаленное расположение от китайской границы, наиболее привлекательным регионом для приложения китайских инвестиций по данным ежеквартального российско-китайского инвестиционного индекса НКЦ остается город Москва.

Российский Дальний Восток (Приморский, Забайкальский и Хабаровский край, Амурская область) также в фаворе у представителей китайского бизнес-сообщества – из-за фактора близости к границе КНР. В Восточной Сибири китайские коммерсанты предпочитают реализовывать проекты в Иркутской области.

Среди главных вызовов межрегиональному сотрудничеству отметим необходимость интенсификации межрегиональных связей и включение большего количества административно-территориальных единиц как России, так и Китая в экономический диалог.

Ожидания и текущая оценка ситуации

Российские регионы могут привлекать китайских бизнесменов на территорию страны для ведения коммерческой деятельности, а также наращивать объемы экспорта произведенной сельскохозяйственной продукции и развивать промышленную кооперацию. Наиболее перспективным для развития видом экономической деятельности, представляющим взаимный интерес, является торговля. Китайских предпринимателей привлекает возможность роста объемов розничной и оптовой торговли потребительскими товарами в России. Предполагается, что китайские предприятия смогут занять ниши, освободившиеся после ухода в 2022 г. западных компаний.

Высокий интерес бизнес-сообщество Китая проявляет к торговле автотранспортными средствами, промышленным, а также информационно-коммуникационным оборудованием. Перспективным направлением является торговля продуктами питания и напитками. В рассматриваемых областях предельный рост двустороннего сотрудничества еще не достигнут.

В торговле некоторыми товарами АПК у России с Китаем по-прежнему существуют региональные барьеры (например, поставки озимой пшеницы и озимого ячменя возможны лишь из ряда регионов России). Однако снятие региональных барьеров будет способствовать росту объемов поставок российской сельскохозяйственной продукции в Китай. Например, снятие региональных ограничений на поставки яровой пшеницы, ярового ячменя, кукурузы и риса привели к значительному росту поставок данных сельскохозяйственных культур в Китай.



Деревообрабатывающее производство, Хабаровский край.

Ожидается, что интерес по сферам деятельности в целом сохранится. Возможен дальнейший рост спроса на российскую продукцию растениеводства и животноводства в связи со стимулированием потребления в Китае, повышением благосостояния населения с сопутствующим стремлением увеличить качество питания граждан.

Кризис перепроизводства на рынке недвижимости будет способствовать активизации китайских строительных компаний на российском рынке. Из-за нехватки древесины в Китае существует стабильный спрос на российский лес. В связи с введенным эмбарго на вывоз необработанного леса из России китайская сторона рассматривает возможности открытия заводов по обработке древесины и производству изделий из дерева и пробки на территории РФ.

Возобновление туристических поездок между странами увеличивают потребности в деятельности туристических агентств.

Решения

Оправдана дальнейшая работа по повышению привлекательности российских регионов. Требуется углублять экономические связи, как с регионами – лидерами российско-китайского межрегионального сотрудничества (Забайкальский и Хабаровский края, Иркутская область), так и с отстающими по этому показателю республиками Тыва и Хакасией, Камчатским краем, Магаданской областью и Чукотским АО. Необходимо продолжать работу по снижению региональных барьеров в торговле продукцией АПК.

Российские регионы также могут использовать китайский интерес по переносу ресурсоемких производств на свою территорию. Например, в ходе реализации «зелёной» повестки Китай нацелен на перенос на территорию других государств химических заводов, предприятий пищевой промышленности или же компаний, занимающихся производством строительных и отделочных материалов.

Необходимо расширять выставочную и информационную деятельность, увеличивать количество форматов, доказавших свою эффективность. Например, на базе ежегодного российско-китайского Экспо успешно работает российско-китайский форум по межрегиональному сотрудничеству. Подобные площадки способствуют развитию прямых межрегиональных деловых контактов, парадипломатии. Перспективным также видится развитие форматов взаимодействия «кластеров» регионов, объединенных по какому-либо признаку.

3.2. ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И КЛЮЧЕВЫЕ ПРОЕКТЫ

Вызов

В последние годы Россия и Китай сталкиваются с новыми сложностями при реализации крупных проектов. Основными вызовами современности являются турбулентная внешняя среда, сложности с финансированием и ограниченный доступ к высокотехнологичному оборудованию и мировым инновационным разработкам.

Ключевые проекты также требуют согласования на высшем уровне, что сказывается на общих сроках их реализации. Например, условия строительства газопровода «Сила Сибири-2» через территорию Монголии обсуждаются на уровне лидеров государств с 2020 г., непосредственно после открытия газопровода «Сила Сибири» в декабре 2019 г. Условия реализации еще одного крупного энергетического проекта в области производства СПГ – «Арктик СПГ-2» также имеют длительный срок обсуждения: первые согласования начались в 2017 г. после открытия «Ямал СПГ».

Строительство «Арктик СПГ-2» в настоящий момент приостановлено из-за включения его в санкционные списки Вашингтона в декабре 2023 г. Причиной стала конкуренция на мировом рынке СПГ. Успешная реализация «Ямал СПГ» позволила России стать четвертой по поставкам СПГ на территорию Китая после Австралии, Катара и Малайзии.

Еще одним вызовом двустороннего сотрудничества является направленность Китая взаимодействовать на условиях ВОТ-контрактов. Подобные контракты предполагают эксплуатацию и строительство объекта силами китайской стороны. На объекте работают китайские граждане, а рабочие места для местного населения до передачи объекта не предусмотрены.

Ожидания и текущая оценка ситуации

Среди крупных межгосударственных инициатив отметим сотрудничество в области космоса, энергетики и «мирного атома». К новым

направлениям взаимодействия отнесем судостроение и «сквозные» технологии. Важными являются проекты, реализуемые «Росатомом» – АЭС «Сюйдапу» и «Тяньвань». Перспективно сотрудничество с «Роскосмосом» в области строительства международной научной лунной станции и в координации планируемых российских и китайских миссий по исследованию Луны. У стран существует план сотрудничества в развитии наноспутников, а также есть намерения реализовать ряд крупных проектов мега-сайенс (например, доставить на Луну ядерную энергоустановку, а также российское оборудование – прибор «Пылевой мониторинг Луны»).

Крупные проекты реализуются в области инфраструктурного строительства, например, автодорог. Российская «Автодор» и китайская корпорация CRCC в конце 2023 г. успешно завершили строительство скоростной трассы М12 «Москва – Казань». В российско-китайской приграничной зоне активно ведется строительство первой в мире канатной дороги между городами двух стран. Канатная дорога Благовещенск – Хэйхэ протяженностью 976 метров будет открыта ориентировочно в 2025 г.



Скоростная автомобильная дорога М-12 «Восток».

Трансфер технологий в области транспорта, который намерена реализовать Россия в строительстве высокоскоростных поездов, с китайской стороной пока не состоялся. Разработку составов для ВСМ Москва-Санкт-Петербург (ВСЖД) Россия ведет своими силами. Китайская помощь была бы желательна, поскольку проектная

стоимость состава российского производства получается в 2,65 раза выше, чем в Китае. Китайский состав ВСЖД стоит примерно 172 млн юаней или около 2 млрд руб., российский – предположительно будет около 5,3 млрд руб.



Макет поезда «Белый кречет» для ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

Решения

Коллективный запад закрывает свою сферу высоких и передовых промышленных технологий от Китая и России. Очевидно, что этот разрыв будет нарастать. Поэтому обеим странам важно не отстать в сфере технологий и объединить усилия. Возможно даже в рамках БРИКС+.

Ключевыми драйверами являются проекты в сферах космоса, новой энергии, ИИ, микроэлектроники, новых материалов, мега-сайенс, военных технологий, транспортной инфраструктуры. Географическое размещение физических объектов по таким проектам хоть и имеет репутационное значение, но с точки зрения технологической гонки принципиально не влияет на экономический эффект.

На фоне падения темпов роста китайской экономики Пекин переосмысливать свое участие в крупных инфраструктурных проектах за рубежом. В том числе в рамках инициативы ОПОП. Однако есть вопросы национальной безопасности.

К ним в том числе относится, как отмечалось выше, альтернативный южному маршрут доставки китайских товаров в Европу, которым должен стать СМП. Это серьёзная, многоуровневая работа с китайскими партнёрами в долгую. У них много сомнений и страхов. Необходимо направить скоординированные национальные усилия на этот мега-проект.

Другой важнейший для Китая вопрос – продовольственная безопасность. Китай один из мировых лидеров по производству продовольствия, но обеспечение едой полутора миллиардного населения – не тривиальная задача. И здесь у регионов Большой Сибири могут быть уникальные преимущества – земля, экология, климат – благодаря чему можно совместно с Китаем планировать крупные агропродовольственные системы. В том числе и с перспективами сбыта по всему региону АСЕАН.

Третье крайне важное для Китая направление – энергетическая безопасность. Энергопереход Китая оценивается в \$18 трлн. Сейчас уже очевидно, что ветер и солнце не оправдали возлагаемых ранее надежд как эффективная альтернатива традиционной генерации. Хотя Китай тем не менее достиг в этих ВИЭ впечатляющих успехов внедрения.

В атомной сфере Россия уже достаточно активно сотрудничает с КНР. Из наиболее перспективных остаётся водород, о чем писалось выше. Где место России в новой водородной энергетике, которая развивается в Китае очень быстрыми темпами? Производство водорода из природного газа на территории России (например, на Сахалине) с его последующей транспортировкой в Китай в ближней перспективе видится только как отдельные, не крупные проекты. Более масштабные поставки станут актуальными по мере развития технологий транспортировки водорода. Имеется существенный потенциал для совместных проектов в технологической сфере, новых материалах, производстве оборудования.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ



Президент России Владимир Путин и Председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин.

Главная цель 10-го юбилейного Восточного экономического форума – обеспечение опережающего развития Дальнего Востока России. Однако, без регионов Восточной Сибири, не менее вовлечённых как в собственно кооперацию с регионами Дальнего Востока, так и в трансграничное российско-китайское экономическое сотрудничество, – обеспечение опережающего развития представляется недостаточным.

Логика будущего развития Большой Сибири вполне смыкается с политикой, проводимой сегодня в Китае – крупнейшем торговом партнёре России. КНР столь же остро заинтересована в развитии региона Дунбэй – своего Северо-Востока, ранее известного как Маньчжурия. Относящиеся к данному обширному региону провинции Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин считаются наименее развитыми в восточной части Китая, и правительство КНР проводит политику их ускоренного развития.

Эта цель хорошо согласуется с задачами развития Большой Сибири. В сентябре 2023 г., когда во Владивостоке президент России акцентировал необходимость развития инфраструктуры Дальневосточного федерального округа, с другой стороны границы председатель КНР Си Цзиньпин инспектировал северные районы провинции Хэйлунцзян, призывая к реструктуризации её экономики и взаимодействию с Россией.

Китайская и российская экономики становятся всё более комплементарными с точки зрения торговли, и это открывает возможности прежде всего для регионов Большой Сибири, куда китайские компании готовы приходить для осуществления своих торговых и инвестиционных проектов в различных секторах экономики, отраслях промышленности и сельского хозяйства, транспорта и логистики.

За 10 лет Россия смогла во многом перестроить географию внешней торговли и переориентировать как цепочки поставок, так и экспортные потоки с Запада на Восток. Ключевыми достижениями за период являются: увеличение товарооборота с КНР в 2,7 раз до \$240,11 млрд за период 2014-2023 гг. с положительным сальдо; переход к торговле в национальных валютах; реализация ряда масштабных проектов в сфере топливно-энергетического комплекса, нефтегазохимии, горнодобывающего сектора, машиностроения, недвижимости, сельского хозяйства, биотехнологий; развитие новых форматов регулярного взаимодействия.⁶

В то же время ряд важных задач остались нерешёнными. Так, несмотря на повсеместный переход торговли на использование юаня и рубля, расчётная инфраструктура России и Китая оказалась зависимой от нелегитимных санкций третьих стран. Также остаются значительные резервы для углубления технологического сотрудничества и реализации проектов в сфере инвестиций.

Необходимость формирования новой пространственной организации экономики, обеспечивающей достижение стратегических целей государства, очевидна. А реальный экономический рост и опережа-

⁶ Как отметил премьер Госсовета КНР Ли Цян во время своего визита в Москву 20-22 августа 2024 г., «Китай и Россия создали модель нового типа международных отношений и связей между соседними крупными странами»

ющее, но устойчиво-безопасное развитие нашей страны пропорциональны уровню вложений в модернизацию приоритетных отраслей промышленности и сельского хозяйства, создание новых инвестиционных направлений на основе ГЧП- и межгосударственной кооперации.

На сегодняшний день в рамках Российско-Китайской межправкомиссии по инвестиционному сотрудничеству реализуется 86 крупнейших проектов на общую сумму в 18 трлн руб. – в сырьевой отрасли и газохимии, в сельском хозяйстве и автомобилестроении, в сфере производства бытовой техники, строительстве транспортной и логистической инфраструктуры.

Например, СМП для нашей страны выполняет сразу две стратегические задачи – повысить транспортную связность труднодоступных территорий с прицелом на дальнейшее освоение Арктики и усилить конкурентоспособность отечественных предприятий, которые получают возможность свободно перенаправлять грузы на международные рынки, что позволит повысить провозную способность Транссиба и БАМа.

Для Пекина – с учётом хоть и маловероятной, но вполне реальной блокировки южного морского торгового коридора⁷ из Китая в Европу в случае военного конфликта в районе Тайваня, СМП – в перспективе – уже рассматривается как важнейший элемент обеспечения своей экономической безопасности. Западные «партнёры» целенаправленно «торпедируют» маршруты «Нового шёлкового пути»: на границах Китая возник AUKUS (антикитайский военный блок Австралии, Великобритании и США), который в среднесрочной перспективе угрожает логистике КНР.

В случае блокировки Морского шёлкового пути, альтернативными становятся ж/д перевозки и СМП. Причем СМП более привлекателен, как с точки зрения объёмов грузооборота и безопасности, так и наличием обратной загрузки. Транспортная система России и СМП в современных условиях становятся гарантией сохранения Китаем выхода на мировые рынки.

⁷ В настоящее время Морской шёлковый путь XXI века проходит от побережья Китая до итальянского Триеста с его международным свободным портом и железнодорожным сообщением с Центральной Европой и Северным морем.

Восточная Сибирь и Дальний Восток являются важнейшей частью российского проекта «поворота на Восток». Регионы Большой Сибири из транзитных зон поставок сырья и транспортных коридоров постепенно превращаются в активные субъекты российской экономической политики.

Стратегия «сшивания» восточносибирских и дальневосточных регионов, инвестиционная и социальная активность меняют приоритеты и содержание «поворота», который из внешнего, азиатского, одновременно становится и внутренним, российским, усиливая целостность, геополитическую и экономическую логику развития мегарегиона.



Остров Русский, Приморский край.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНОГО ДЕЛОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

www.nccibc.ru

Национальный координационный центр международного делового сотрудничества (НКЦ) был создан Российским союзом промышленников и предпринимателей в 2014 году совместно с заинтересованными российскими компаниями, деловыми ассоциациями и органами государственной власти в формате некоммерческого партнёрства.

Решение о создании НКЦ было принято в соответствии с поручением п. 5 Протокола совещания у Председателя Правительства РФ по вопросу «О развитии сотрудничества России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона» (от 12 мая 2014 г. № ДМ-П2-38пр), а также постановлением бюро правления РСПП (от 18 июня 2014 г. № Бп-2/9).

До 2023 года организация носила название «Национальный координационный центр по развитию экономических отношений со странами Азиатско-Тихоокеанского региона». 16 октября 2023 года она получила нынешнее название и статус автономной некоммерческой организации.

В состав соучредителей НКЦ входят Российский союз промышленников и предпринимателей, Торгово-промышленная палата России, Российский экспортный центр, общероссийская общественная организация «Деловая Россия», общероссийская общественная организация малого и среднего предпринимательства «Опора России», Институт Китая и современной Азии РАН, корпорация АЕОН, группа компаний Renova, холдинг РЖД.

Президентом НКЦ избран Кирилл Бабаев. Он же занимает пост директора Института Китая и современной Азии РАН.

Главная цель работы НКЦ – оказывать бизнесу, желающему выходить на рынки стран Азии и укрепляться на них, практическую и экспертно-аналитическую помощь и поддержку в налаживании партнёрских отношений, деловых и торговых связей, взаимодействия между органами государственной власти России и азиатских стран.

Национальный координационный центр международного делового сотрудничества открыл свои представительства в Китае, Монголии, Индии, Испании, Иране, Объединённых Арабских Эмиратах, Узбекистане, Азербайджане, Алжире, Анголе, Бенине, Гвинее, Камеруне, КОТ-д`Ивуаре, Ливии, Марокко, Нигерии, Тунисе.



НАЦИОНАЛЬНЫЙ КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ОКАЗЫВАЕТ УСЛУГИ ПО СЛЕДУЮЩИМ НАПРАВЛЕНИЯМ:

АНАЛИТИКА

Постоянно наблюдаем за состоянием и проводим глубокий анализ рынков, отраслей, регионов, составляем собственную ценовую и конкурентную аналитику.

ИМИДЖ

Расскажем и поможем сформировать корпоративный имидж за рубежом с учётом специфики стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

ЭКСПЕРТИЗА

Проводим экспортную и инвестиционную экспертизу проектов, помогаем адаптировать продукт под требования зарубежных партнёров.

БИЗНЕС-МИССИИ И МЕРОПРИЯТИЯ

Организуем бизнес-миссии в страны Азии и Ближнего Востока и мероприятия: выставки, презентации, Road Show, бизнес-форумы.

GOVERNMENT RELATIONS

Ведём переговоры с органами власти зарубежных стран и помогаем получать разрешительные документы.

ДЕЛОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Знаем и объясняем, как построить устойчивые технологические, торговые и инвестиционные отношения.

ПОИСК ПАРТНЁРОВ

Находим и проверяем контрагентов и деловых партнёров.

СТРАТЕГИИ

Разрабатываем стратегии выхода на новые рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона.



Доклад подготовлен совместно Национальным координационным центром международного делового сотрудничества и Институтом Китая и современной Азии Российской академии наук.

Руководитель проекта:

Павел Кузнецов

Команда проекта:

Максим Фомин

Екатерина Заклязьминская

Арсен Вартанян

Сергей Рудницкий

Тимур Мирязов

Галина Григоровская

Никита Крюков



Отказ от ответственности

Национальный координационный центр международного делового сотрудничества (НКЦ) принимает разумные меры для обеспечения точности и актуальности содержимого данного доклада.

Вместе с тем НКЦ не принимает на себя ответственности за действия лиц или организаций, прямо или иным образом осуществленные на основании информации, размещенной в данном докладе.

Содержимое доклада предоставляется по принципу «как есть», и НКЦ не дает каких-либо заверений или гарантий в отношении доклада и его содержимого, в том числе, без ограничения, в отношении его своевременности, актуальности, точности, полноты, достоверности, доступности или соответствия для какой-либо конкретной цели, а также в отношении того, что доклад и его содержимое не нарушают прав третьих лиц.

Насколько это возможно в соответствии с действующим законодательством, НКЦ отказывается от каких-либо заверений и гарантий, предоставление которых может иным образом подразумеваться, и отказывается от ответственности в отношении доклада, его содержимого и их использования.



Мы в Телеграм:
[@nccenter](https://www.t.me/nccenter)

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Адрес: 109147, г. Москва, ул. Таганская, д. 3

Тел.: +7 (495) 990 25 18

Email: info@aprcenter.ru

Веб-сайт: www.nccibc.ru



НАЦИОНАЛЬНЫЙ КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР
МЕЖДУНАРОДНОГО ДЕЛОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА



ИНСТИТУТ КИТАЯ
И СОВРЕМЕННОЙ АЗИИ РАН