



俄罗斯国际商务合作
国家协调中心



俄罗斯科学院
中国与现代亚洲
研究所



俄罗斯 - 中国

东西伯利亚和远东地区与中国
的合作潜力

2024



俄罗斯国际商务合作
国家协调中心



俄罗斯科学院
中国与现代亚洲
研究所

nccibc.ru



目录

开幕词	3
I. 不仅国家间的经济关系正在不断加	4
1.1. 俄罗斯和中国的长期经济利益	4
1.2. 从叶尼塞河到太平洋：大区域的商业潜力	7
1.3. 扩大互动：因素和机制	13
II. 稳定性和系统应力	18
2.1. 贸易额、结算、投资	18
2.2. 工业、基础设施和交通、能源	22
2.3. 农业、渔业和水产养殖	34
III. 俄罗斯与中国的区域间经济关系	40
3.1. 机遇与前景	40
3.2. 优先领域和重点项目	41
结论	45



开幕词

2014年，“向东看”理论首次出现在俄罗斯的舆论场：加强俄罗斯与亚洲最大发展中经济体之间的经济合作。10年来，这一理念证明了其正确性和有效性，“向东看”的主要方向已变成中国。在联邦和地区层面实施了600多个重大项目和计划，使我们的伙伴关系从根本上达到了一个新的水平，被称为“无国界合作”和俄中关系的“新时代”

同时，2014年标志着“转向东方”战略的启动，为俄中经贸合作注入了新活力。本届东方经济论坛恰逢十周年庆典，意义非凡。过去十年间，尽管仍有发展空间，但众多双边项目与计划已顺利落地，将两国伙伴关系推向了前所未有的高度。两国间的紧密联系被誉为“无国界合作”，共同步入了“新时代”的篇章。

不仅国家间的经济关系正在不断加强，俄罗斯联邦各主体与中华人民共和国各省之间的地区商业联系及准外交关系也在逐步深化。继2024年8月20日至22日中华人民共和国国务院总理李强访问莫斯科之后，决定于2025年在俄罗斯举办第九届俄中博览会，并同期举行第五届区域间合作论坛。

到目前为止，投资项目仍然是俄罗斯和中国之间互动的一个敏感的领域：中国企业担心二次制裁，而且不熟悉俄罗斯立法。这就是地方当局需将政策发挥到极致：如果为中国企业创造有吸引力的条件，并吸引至少两到三个来自中国的投资者，有投资意向的企业必将信心倍增。目前正在讨论的NCC建立俄中投资委员会的倡议也发挥重要作用。

在这份报告中，来自俄罗斯科学院中国与当代亚洲国家研究所和俄罗斯国际商务合作协调的专家概述了东西伯利亚和俄罗斯远东地区与中国之间的区域间关系背景下俄中商业关系的关键领域。

K.V. 巴巴耶夫

俄罗斯国际商务合作协调中心总裁

俄罗斯科学院中国与现代亚洲研究所
所长

I. 俄中经济关系体系中的东西伯利亚和远东地区

1.1. 俄罗斯和中国的长期经济利益

挑战

在“西方集体”持续打压和攻击独立政治的背景下，北京官方指出，世界正进入一个长期国际动荡的时期。传统上，中国的主要贸易和经济伙伴（如美国、欧盟）如今被视为潜在威胁。当前，中国面临的首要挑战是保持经济增长，避免陷入“中等收入陷阱”。为此，国内生产总值年均增长率必须超过6%，直至达到高度发达国家的中位水平。然而，目前中国尚未满足这一条件。当然，内部经济与社会矛盾也在其中发挥着作用，但考虑到传统出口导向型经济模式，外部挑战与威胁对中国而言显得尤为重要，主要包括：

- 世界经济全球降温和整体消费需求下降；
- 与主要消费市场（美国和欧盟）的贸易和关税制裁战争；
- 美国对中国的政治、经济和技术遏制战略；
- 华盛顿在台湾问题上“妖魔化”中国，以此作为在其“本土”宏观区域（东盟）实施经济限制的理由；
- 生产资源成本增加；
- 由于对俄罗斯的制裁，“一带一路”跨欧亚基础设施的运作受到破坏。

在“西方集体”持续打压和攻击独立政治的背景下，北京官方指出，世界正进入一个长期国际动荡的时期。传统上，中国的主要贸易和经济伙伴（如美国、欧盟）如今

对于俄罗斯而言，主要挑战不仅在于以公正的条件成功完成特别军事行动，以及防止国民经济陷入自给自足的境地。目前，最大的内部挑战包括：

- 通货膨胀、卢布贬值及由此引发的货币政策过度紧缩；
- 高素质劳动力资源短缺；
- 在支付和供应中“灰色”计划做法的迅速扩张；
- 外国投资的大幅减少；
- 缺乏先进技术。

外部挑战则与维持和扩大愿意并能够承担与我们合作风险的友好国家有关。

对形势的期望和当前评估

尽管全球权威机构惠誉在4月份对中国经济持谨慎态度，将中国发行人的外币违约评级预测下调至负面，然而，中国经济依然展现出强大的韧性。据中华人民共和国国家统计局公布的数据，2024年上半年，中国GDP实现了令人瞩目的5%同比增长，总量达到61.68万亿元人民币，折合约为8.65万亿美元。

尽管存在对中国操纵统计数据的传统指责，但必须承认，中国国家智库早在“十二五”计划（2011-2015）期间就预测和研究了中国当前经济增长率的放缓，中国领导层在长期发展计划中接受并考虑到这些预测。

疫情期间实施的限制措施虽有必要，但其带来的长期复苏难题及私营企业困境、消费者需求下滑等问题，确实值得深入反思。不过，将疫情的责任完全归咎于疫情起源国，并要求其在这方面有所节制，显然是不公平且不恰当的。

中国必须解决一些内部问题：

- 房地产行业。危机的严重程度有所减轻，但累积的失衡仍然对该行业产生严重的负面影响，该行业几乎占到了中国GDP的四分之一，因此对整个中国经济产生了决定性影响（预算税收收入下降，银行贷款、投资、劳动力市场、人口收入和储蓄、股市波动等下降）；
- 省级行政部门的债务负担；

地区不平衡：

- 一些地区和经济部门的生产和基础设施能力过剩；
- 消费增长率下降（在某些方向甚至跌至负值）；
- 人口减少和老龄化。

我们在本报告的相关章节中详细讨论了有关俄罗斯长期经济利益的期望和现状。显然，中国现在几乎是俄罗斯不可替代的资源来源——生产（设备、零部件）、商品（从消费品到微电子）、技术（全范围本地化）、投资（从本地化到EPCF合同）、劳工（VKS）。

另一方面，对于中国来说，俄罗斯日益成为优先、关键的经济伙伴之一。这里的重点不仅在于原材料的折扣价格，还在于不断增长的俄罗斯消费市场。预计到2024年底双边贸易额将达到2500亿美元，不再是2000年代初只有中国东北地区和广东省消费品生产商感兴趣的微薄数额。

现在，俄罗斯对于中国任何一个省份来说都已经是一个极具吸引力的市场。来自中国各地的商业使者正积极前往俄罗斯各地寻找利润丰厚的商机。

然而，与俄罗斯，特别是与远东和东西伯利亚的贸易、经济和投资合作，对中国东北三个省份，尤其是黑龙江省来说，价值最大，得天独厚的地理优势，该省具备巨大的对俄贸易潜力。

决定

在预计国际长期动荡的背景下，中国正在转向经济“防御”模式——降低成本、平衡产业发展、强调安全、合理自给、保护主义和谨慎、深思熟虑的扩张。我们认为，中国应该特别关注自己的宏观区域——东盟国家和俄罗斯联邦的东西伯利亚-远东大区域。

在这个领域，中国的许多产品地位没有竞争对手，但有快速增长的巨大消费市场、最优的资源可用性、安全和自给自足的物流、投资资产的可控性、优先使用人民币支付的能力（支付安全）。

第二个重要的巨型区域是大欧亚大陆。“一带一路”倡议的基础设施旨在确保西欧市场与中国出口商之间的必然联系。但近两年来，这个功能却在不断退化。

考虑到“一带一路”倡议欧亚部分所花费的大量财政资源，中国建议在未来几年将目标国家的优先顺序改为中亚和俄罗斯。在这方面，大欧亚伙伴关系（BEP）项目可以对中国对接欧亚经济联盟和“一带一路”发展计划有很大帮助，特别是因为交通框架是BEP的首要任务。

大欧亚大陆可以通过建立统一的经济走廊和开发区网络、共同交通、能源、金融和数字空间，为中国经济特别是落后的西部地区的发展提供重要动力。

与此同时，由于中国市场竞争激烈，俄罗斯需要争取与中国在投资、商品、技术人员等方面发展联系。在这些方面俄罗斯不会是中国的优先合作伙伴。特别是在大规模投资方面，没有大规模投资，就不可能确保东西伯利亚和远东地区的发展。

对于中国企业来说，赴俄投资问题与信任、保障、优惠、营商便利问题密切相关。在这方面，中国地方政府在吸引世界各地的企业落户特区方面积累了丰富的经验。

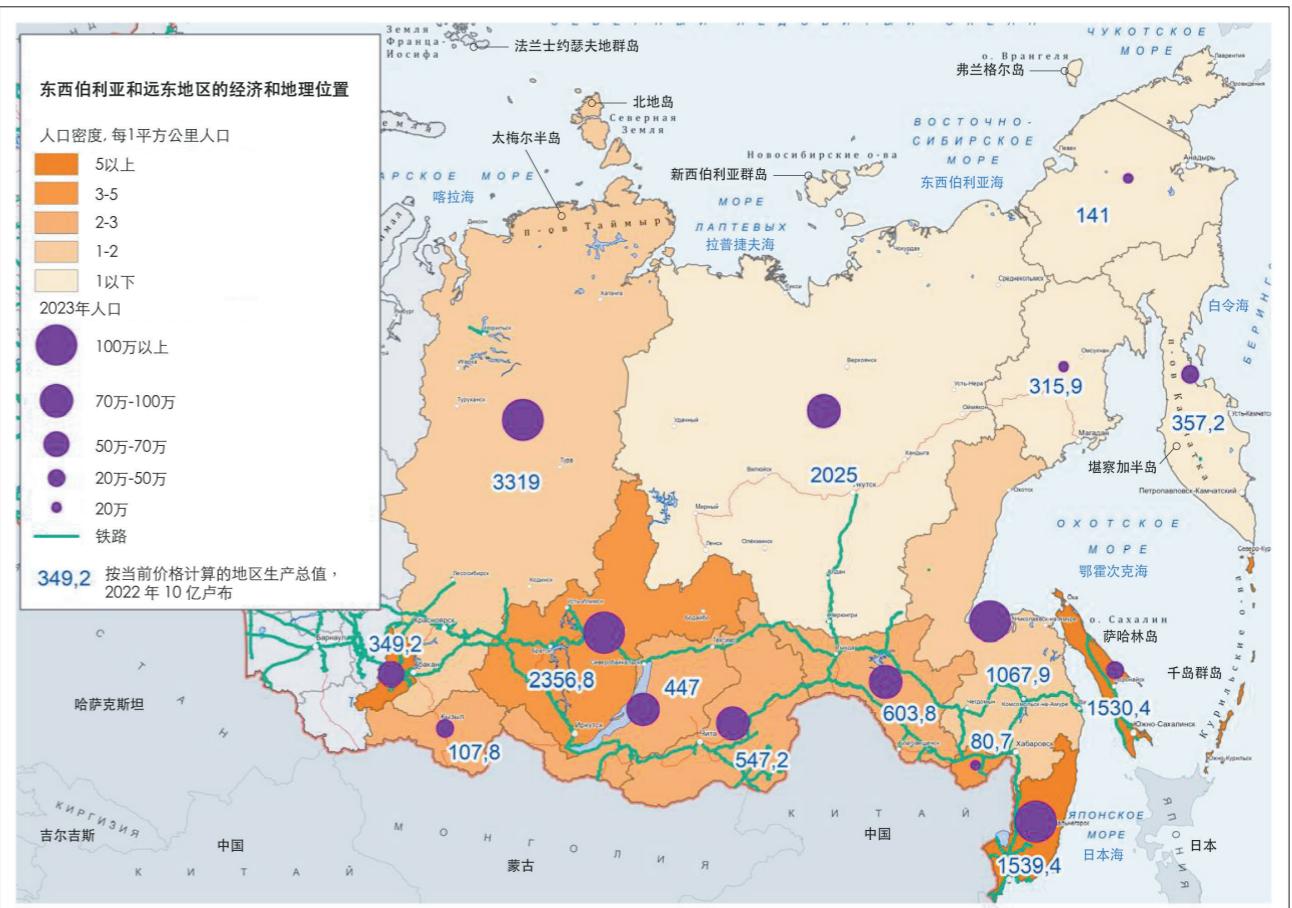
俄罗斯在这一轨道上的区域规划与中国的此类行政经验的最大限度结合应该会产生显着的积极效果。同时，东西伯利亚和远东不应该成为俄罗斯与亚洲边境的检查站，不应该成为天然气集散中心，而应该成为欧亚大国的成熟亚洲中心，俄罗斯的展示台。

1.2. 从叶尼塞河到太平洋：大区域的商业潜力

挑战

东西伯利亚和远东或大西伯利亚是俄罗斯广阔的亚洲领土，西起叶尼塞河，东至太平洋沿岸。这个大区域的特点是其恶劣的大陆性气候和巨大的自然资源潜力¹。这些是未开发的主要石油和天然气大陆架、未开发的矿藏、针叶林（地球的“绿肺”）的领土，最大的淡水储量是贝加尔湖以及北海航线东段 - NSR。

图 1. 东西伯利亚和俄罗斯远东地区。



资料来源：NCC，根据俄罗斯联邦统计局数据（截至2024年1月1日）

地理上的大西伯利亚，一方面占据了俄罗斯60%以上的领土，另一方面却只有不到10%的全国公民居住在这里（平均密度3.18人/平方公里）。70%以上的人口集中在城镇。目前仅在4个地区（萨哈共和国（雅库特）、堪察加半岛和克拉斯诺亚尔斯克边疆区、楚科奇自治区）观察到移民数量增加，其余11个地区的移民数量持续下降。

¹ 大西伯利亚地区的森林资源面积、水力发电、煤炭、磷酸盐、铁矿石、贵稀金属储量均居俄罗斯第一。

因此，必须在中期人口减少最少的情况下确保领土规划和空间发展。

这不仅带来了为生产项目提供人员的问题，而且还导致消费市场的数量（按照世界标准）减少到微不足道的程度，并且需要将制成品转移到俄罗斯其他地区，价格自然上涨。此外，由于出口潜力低、项目乘数效应为负值，导致投资吸引力受到连锁反应的限制。

表1 东西伯利亚和俄罗斯远东地区主要经济和地理指标

国土面积	10 311,708 千平方公里 (俄罗斯的60.2%)
俄罗斯联邦主体	15 (共和国：布里亚特、萨哈-雅库特、图瓦、哈卡斯；边疆地区：外贝加尔湖、堪察加半岛、克拉斯诺亚尔斯克、滨海边疆区和哈巴罗夫斯克；地区：阿穆尔州、伊尔库茨克州、马加丹州、萨哈林州和犹太自治州；楚科奇自治区)
城市住区	368 (城市和市级镇)
人口	13,908 百万人 (俄罗斯的9.52%)
人口密度	3.18 人/平方公里
城市人口	71.3%
占俄罗斯地区生产总值的份额*	10.5%

资料来源：俄罗斯联邦统计局（截至 2024 年 1 月 1 日）* 2022 年数据。

对形势的期望和当前评估

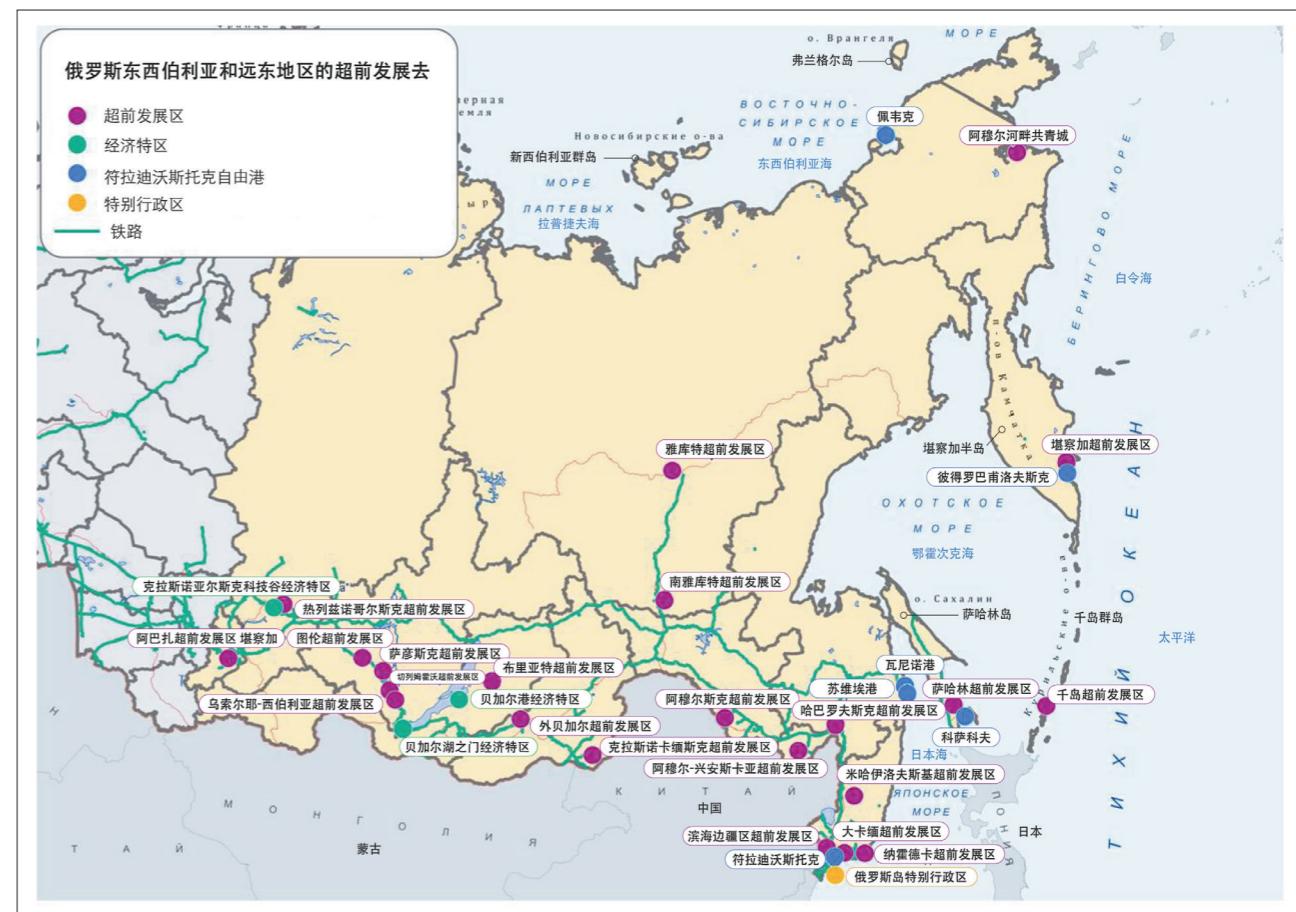
尽管东西伯利亚和远东地区的地区生产总值在 2021 年 (+19.8%，达到 12.709 万亿卢布) 和 2022 年 (+16.4%，达到 14.788 万亿卢布) 累计增长显着，但在地区生产总值中所占的份额俄罗斯地区的产品仍然有很多不足之处——10.5%。各地区的经济各不相同，从补贴最多的国家（补贴超过 150 亿卢布 - 布里亚特共和国、萨哈-雅库特共和国、图瓦共和国、堪察加边疆区、楚科奇自治区）到简单补贴接受者（7 个地区）。联邦预算的唯一捐助者是克拉斯诺亚尔斯克边疆区、伊尔库茨克和萨哈林地区。根据经济发展部的名单，大西伯利亚有 3 个对俄罗斯国内生产总值贡献率超过 1% 的城市群（符拉迪沃斯托克、伊尔库茨克、克拉斯诺亚尔斯克）和 1 个城市——哈巴罗夫斯克，贡献率达到 0.5-1 %。

“原材料出口导向型”经济组中发达的有雅库特和萨哈林岛，发达（经济多元化）的有伊尔库茨克地区以及克拉斯诺亚尔斯克边疆区（以采矿业为主）。

五个地区被列为中等发达地区：哈卡斯、滨海边疆区和哈巴罗夫斯克边疆区（工农的），以及布里亚特和堪察加边疆区（农工的）。其余六个地区被列为欠发达地区：外贝加尔地区、阿穆尔地区和马加丹地区、楚科奇地区（原材料）、图瓦和犹太自治州（农业）。

人口流失、人口密度低、失业率高以及高素质劳动力短缺是大多数地区的主要问题。在增长点框架内发展是他们自然的解决方案。可以通过现有领土开发机制（经济特区、超前发展区、专业项目融资公司、集群投资平台、公私企业特许权）的模式，以及通过与来自以下国家的公司建立合资企业的方式，为私人投资提供必要的条件：友好国家。目前，东西伯利亚有三个经济特区：克拉斯诺亚尔斯克的工业和生产经济特区“克拉斯诺亚尔斯克科技谷”以及布里亚特共和国（“贝加尔港”）和伊尔库茨克地区（“贝加尔之门”）的两个旅游和休闲经济特区。在远东地区，建立了一个具有特殊海关、税收、投资和相关监管制度的地区——符拉迪沃斯托克自由港。

图 2. 东西伯利亚和远东地区具有特殊法律地位和经济利益的领土。



资料来源：NCC，根据俄罗斯联邦统计局数据（截至2024年1月1日）

除了滨海边疆区的 16 个市镇（包括该地区的首府）外，特殊的无港制度还适用于远东的主要港口：瓦尼诺、科萨科夫、佩韦克、堪察加彼得巴甫洛夫斯克和苏维埃加万。此外，在俄罗斯岛（滨海边疆区）还设立了一个特别行政区，在该地区，受俄罗斯管辖的公司将获得特殊的税收制度，就像离岸地区一样。

22 个优先发展区 (ADT) - 具有特殊营商法律制度和优惠税收条件的经济区 - 在东西伯利亚的 6 个单一工业城镇和封闭的行政城镇（阿巴扎、热列兹诺戈尔斯克、萨扬斯克、图伦、乌索尔耶-西伯利亚、切列姆霍沃）和远东 10 个地区的 16 个（滨海边疆区 4 个，雅库特、跨贝加尔边疆区和萨哈林州各 2 个，楚科奇半岛和堪察加半岛、布里亚特共和国、哈巴罗夫斯克边疆区、阿穆尔河各 1 个）地区和犹太自治州）。

如果远东超前发展区已经登记了 768 名居民，投资额约为 2.7 万亿卢布，创造了 6.97 万个就业岗位，那么东西伯利亚超前发展区的活动成果迄今为止要小得多：48 名居民，24 亿卢布投资和约 1500 个新就业岗位。

同时，由于自然景观的分化（从宜人到不适），再加上恶劣的天气条件，东西伯利亚和远东一些地区的可持续发展并不需要大规模的领土开发。更为合理的策略或许是聚焦于前哨基地的现代化、基础设施网络的翻新，以及实施有选择性的定居点发展政策，并辅以轮换制度，确保这些地区在保持最低限度的社会功能同时，能够高效运作。

东西伯利亚与远东地区拥有巨大的发展潜力，完全有可能成为经济增长的强劲引擎。这一潜力的释放，关键在于积极参与交通基础设施的改造升级，深化俄罗斯与亚洲国家在科学、教育及工业技术领域的合作，以及确保粮食安全。这些举措不仅将促进地区的经济繁荣，还将提升整个区域的国际竞争力。

决定

由于人口减少、基础设施欠发达和经济活动低下，东西伯利亚和俄罗斯远东地区不能被视为具有足够的竞争力，因此也不能被视为可持续发展的地区。15 个实体中有 12 个是补贴实体。一种可能的解决方案是增加预算权力，将部分增值税转移到地区预算（目前它与所得税一起使用），并将一些补贴地区与更成功的地区合并，或者根据集聚增长点创建新地区。

针对大多数地区（特别是在 15 个地区中有 9 个地区）所面临的基础设施发展水平低下这一严峻问题，我们必须认识到，留住高素质劳动力的重大障碍。为了克服这一挑战，采取经济部门的区域间集群策略成为了一个极具潜力的解决方案。在“联邦领土项目”这一框架下，通过区域间集群的方式，我们能够有效地促进统一基础设施的建设。这种策略不仅提升了基础设施的整体水平，还加强了西伯利亚广大区域在经济各个方面的相互关联与协同，为区域经济的一体化发展奠定了坚实基础。当然，实施这样的项目需要国家层面的大力支持与大量资金投入。

例如，在东西伯利亚和远东地区，地理和历史上已经形成了一些重要的材料和技术部件生产发展条件。从地理上看，这些地区拥有最丰富的矿藏、燃料和

能源原材料储备以及巨大的廉价能源潜力——占俄罗斯水电的 70% 以上。从历史上看，这些都是科学、教育和工业中心：布拉茨克、符拉迪沃斯托克、伊尔库茨克、阿穆尔河畔共青城、克拉斯诺亚尔斯克、萨亚诺戈尔斯克、哈巴罗夫斯克等，地理位置最接近亚洲市场，也是世界上最大和增长最快的市场。



萨亚诺-舒申斯卡亚水电站

尽管大西伯利亚低加工区的优先发展是显而易见的（显然，这将导致在全国范围内重新创建成熟的生产链），但目前此类项目的实施极其困难。直到最近，交通基础设施的状况仍然极其严峻。

铁路上的主要“血块”是由煤炭和原材料的出口配额流动造成的。

由于东部山脉（西伯利亚大铁路和阿贝铁路）运输能力不足，据东部发展部统计，2022 年，超过 1860 万吨货物滞留在仓库和铁轨上。值得注意的是，2023 年出口码头数量从 6 个增加到 17 个——因此，清理未交货的问题实际上已解决。

但俄罗斯和中国之间的货运量成倍增加，导致货物的交货时间难以预测且极其昂贵。显然，主要线路（主要是西伯利亚大铁路）的建设以及相关基础设施的大规模建设将增加运力。

此外，确保在东西伯利亚和远东地区建立技术组件生产中心（半成品和初级阶段生产的工业场所）也极为重要。在现有领土发展机制的基础上优先安置 - 超前发展区、经济特区、特殊项目公司（SPV）等，并为私人投资提供有保障的必要条件：税收优惠和减免、获得能源、运输和物流基础设施、舒适的环境支持获得必要的批准和证书。生产设施应客观地与原材料来源和/或交通枢纽联系起来。

图 3. 东部训练场（阿贝铁路和西伯利亚大铁路）、铁路过境点和远东最大的港口



来源: NCC (据俄罗斯交通部的数据)

与俄罗斯联邦知识产权局在全国各地建立的技术和创新支持中心类比，有必要开发一个技术组件生产中心系统，均匀分布在东西伯利亚和远东地区。在向欧亚经济联盟和全球南方国家复制和传播这一经验的情况下，可以在“金砖国家+”的支持下组织一个专门项目办公室综合体，以便技术组件生产中心、投资者、专业消费者之间进行互动以及创建技术增长和卓越的生态系统。这样的办公室可以在发展中提供真正突破性的成果，并成为创新者和制造商的自由港。

换句话说，如果“创新、产品或服务诞生于社会需求（有效需求）与技术的交叉点”，那么下游生产的突破就是国家确保技术主权的需要与国家企业的产品竞争力需求的交叉点。

生产和技术合作中心项目的融资可以在政府和社会资本合作的框架内通过银行贷款、预算联合融资和发行债券等方式进行。俄罗斯银行市场价格昂贵、竞争性低，而我国目标项目债券市场的潜力尚未得到充分开发。这些债券贷款的出售利润不仅将有效推动东西伯利亚和远东地区工业的发展，而且将有效推动整个俄罗斯经济的发展。

在此构想中，思想家被赋予了俄罗斯总统全权代表的重任，他们负责制定规则与激励机制，精心协调战略蓝图，并坚定不移地确保计划的每一步得以顺利实施。

与此同时，具有未来愿景、制定区域同步目标、预防性应对现代挑战和有远见的融资也极其重要。借助政府和社会资本合作项目，国家现代经济体系的主要任务之一正在实施——从货币资源的再分配向机会的再分配和地区投资吸引力的均等化转变。

1.3. 扩大互动：因素和机制

对于现代中国来说，俄罗斯“东转”的应用范围，特别是在邻近的东西伯利亚和远东地区，很大程度上与利用俄罗斯水力和矿产资源、22个优先开发地区、符拉迪沃斯托克自由港的港口和基础设施，以及苏伊士运河的潜在替代方案 - 北海航线沿线的可行性有关。每个超前发展区的主要参数和行业特点都非常广泛：从旅游业、农业综合企业、采矿、运输和物流到海洋生物资源，专为俄罗斯国内和外国/中国资本而设计。

这一举措在一定程度上证明了本身的合理性：除了外国公司之外，俄罗斯国有企业也来到了远东，在农业综合企业、基础设施、碳氢化合物加工等领域出现了新项目。然而，其主要目标是大量吸引外国企业主要是中国的投资 — 尚未实现。

中俄双方面临的关键问题是如何在大西伯利亚与中国东北边境地区实现经济开放与保护本土生产之间的微妙平衡。这一平衡点的把握，直接关系到两国经济的可持续发展与互利共赢。例如，俄罗斯宏观分析和短期预测中心认为，随着中国逐渐成为工业设备和汽车等关键领域的主要供应国，俄罗斯经济面临着潜在的竞争压力与风险。根据联合国商品贸易统计数据库（UN Comtrade）海关统计（联合国数据库），两年内从中国进口的工业设备（产品代码85至92）几乎翻了一番。如果2022年中国对这些产品的供应量达到227亿美元，那么到2023年这一数字将达到434亿美元。

2024年3月，NCC、俄罗斯科学院中国与现代亚洲研究所与A1投资公司合作开发并首次发布的俄中投资指数清楚地表明，远东地区将在不久的未来在吸引中国投资方面占据主导地位。然而，要做到这一点，有必要消除一些对当今中国投资动态产生负面影响的重大障碍。

中国企业家在大西伯利亚发展业务时通常会面临四类主要风险：

1. 司法体系;
2. 高额税费和不合理的费用;
3. 公共管理不力、程序繁琐、项目审批周期长;
4. 基础设施薄弱.

此外，还有其他原因阻碍中国企业增加投资。其中之一是俄罗斯的立法：中国投资者认为俄罗斯的法律相当难以理解，而且变化频繁。此外，投资流入速度还受到中国商人“商业心理”的影响。

与俄罗斯投资者不同，中国投资者不喜欢投资没有竞争对手的初创企业或利基市场；在进入市场之前，他们必须确保本国的其他公司已经存在。为了吸引中国商人的兴趣，项目必须规模大，并且已经在市场上成功运营了很长时间。

对形势的期望和当前评估

NCC与俄罗斯科学院中国与现代亚洲研究所、A1投资公司每季度计算一次俄中投资指数（A1指数），该指数预测中国在俄罗斯各地区的投资发展情况。A1指数对于地方政府增加对华投资潜力以及所有俄罗斯和中国企业都很有用。

根据2024年第二季度指数显示，俄罗斯对中国投资最具吸引力的地区是莫斯科、滨海边疆区和阿穆尔州。排名前十的还包括莫斯科地区、圣彼得堡地区、外贝加尔地区和哈巴罗夫斯克地区、伊尔库茨克地区、斯维尔德洛夫斯克地区和诺夫哥罗德地区。在莫斯科注册的中国企业数量几乎是滨海边疆区的6倍。

尽管俄罗斯首都距离中国边境较远，但它仍然是对中国投资最具吸引力的地区，这可以通过最大的消费市场容量和最佳的配送物流能力以及靠近政治决策中心来解释。

值得注意的是，在本报告中，十大主要地区中有五个代表东西伯利亚和远东地区。排名前20位的地区还包括布里亚特共和国、萨哈-雅库特共和国、克拉斯诺亚尔斯克边疆区、萨哈林州和犹太自治区。

因此，2022年至2024年期间，大西伯利亚地区15个地区中有10个地区注册了1,192家中国公司。与此同时，目前图瓦共和国、哈卡斯共和国、堪察加边

疆区、马加丹地区和楚科奇自治区可以被认为是落后的。

评级结果显示，中国投资者将贸易部门视为在俄罗斯联邦最有前景的经商领域。在十大热门行业中，贸易活动占据了八个位置。涉及车辆、设备和机械贸易的中国新公司数量表明，在过去两年欧洲产品份额下降之后，中国作为俄罗斯工业设备主要进口国的地位已经稳固。中国自信地成为俄罗斯工业设备和各类机械工程产品的主要供应商，这给被迫依赖单一供应商的俄罗斯工业带来了一定的潜在麻烦。



以图拉地区工厂为背景的哈弗汽车系列。

现在面临情况，向中国银行付款的问题尤其加剧了这个问题，因为目前除了中国之外，许多工业设备项目没有其他主要供应商。

值得注意的是，中国企业在仓储和配套运输活动领域的数量不断增加，这也与当前中国投资者在供应链变化和深化与俄罗斯在电子商务领域的伙伴关系的背景下增加俄罗斯市场仓储能力的趋势相关。许多中国企业集团正在寻找机会在该国收购或建设转运基地、仓库和港口设施——随着双边贸易量的增加，这一趋势将不可避免地增长。

在国家层面有效解决支付问题之前，中国资本的大规模流入可能难以实现其应有的速度与规模。这一现实状况虽然构成了一定的挑战，但并未阻碍两国经济合作的深入发展。值得关注的是：中国商界的视野正在不断拓展，他们开始从更加多元化的角度审视俄罗斯市场，尤其是工业和农业领域所蕴含的巨大投

资潜力。这种趋势的兴起，不仅体现了中国企业家对俄罗斯市场信心的增强，也预示着两国在经济合作领域将开启更为广阔的合作空间。

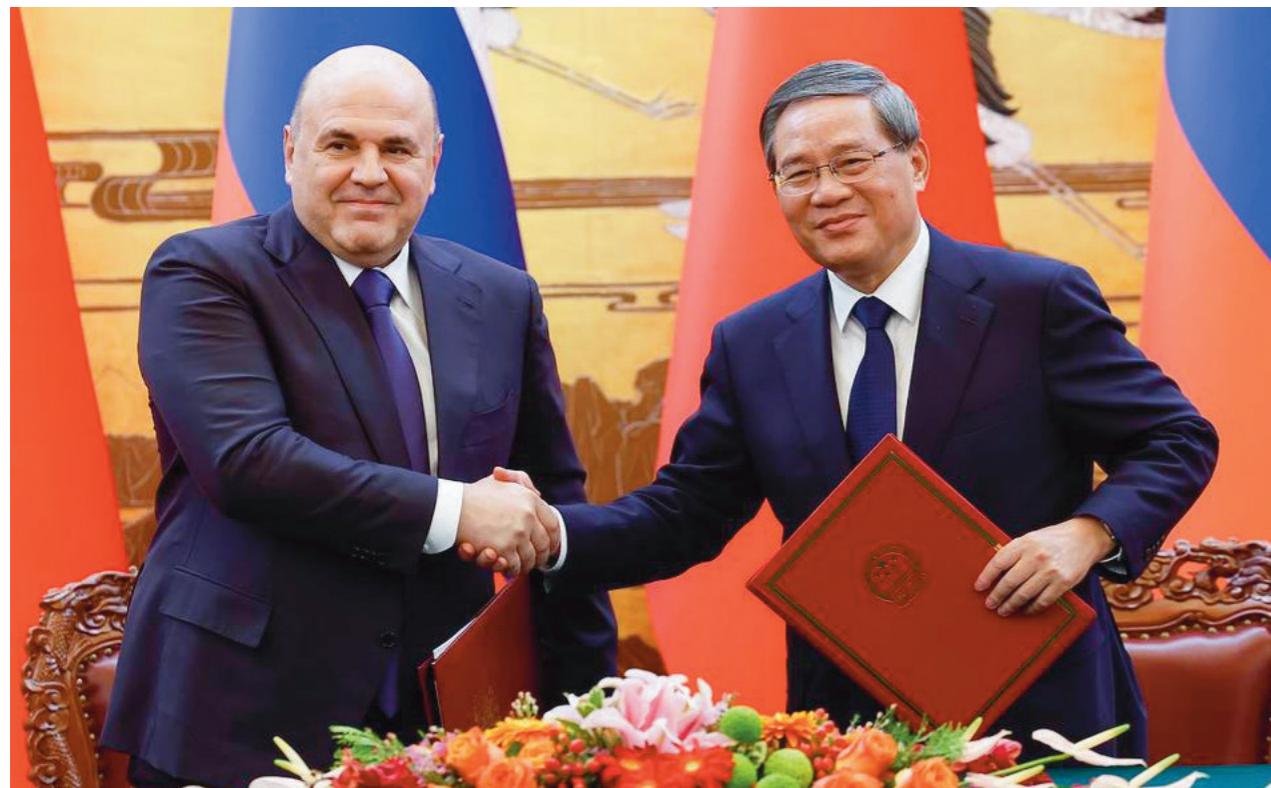
决定

据俄罗斯联邦经济发展部统计，截至2024年8月，俄罗斯有6000多家企业100%中资。对华投资合作积极发展，共同实施的项目也不断增加。与中国在投资领域互动的关键机制是俄中政府间委员会。

传统上，两国投资互动最重要的领域是基础设施、化工、农业、机械工程和采矿业。

未来几年，我们预计中国对食品工业和农业生产的投资将会增加。现在这是中国企业家最感兴趣的两个关键领域。未来，中国投资者有兴趣与俄罗斯商人开设合资企业，专门从事汽车、电子产品、建筑设备和建筑的供应。

作为中华人民共和国国务院总理李强2024年8月访问俄罗斯的一部分，俄罗斯和中国海关机构签署了海关通关“单一窗口”机制领域合作文件形成计算贸易成交量指标的统一方法，目前这些指标差异很大。还考虑了确保以本国货币进行贸易结算的措施。除其他事项外，政府委员会正在讨论易货贸易机制和俄罗斯银行在中国的分支机构的工作。



俄罗斯联邦政府主席米哈伊尔·米舒斯京和中华人民共和国国务院总理李强。

访问后的公报强调支持保险公司按照市场原则做好中俄货物运输和国际运输保险保障的重要性。为此，需要为两国证券市场以商业方式吸引金融资源创造必要的条件，并提供市场原则的基础设施。双方在知识产权保护、林业发展、电子商务、能源等领域达成了协议。两国同意推广利用北方海航线组织国际海上运输，鼓励中俄企业积极开发这条航线，“特别注意保护北极地区的生态系统”。俄罗斯联邦和中国政府首脑指出了合作建造极地船舶的重要性。

俄中在贸易、经济、投资和人道主义领域的区域间和跨境合作、城市和直辖市层面的接触、进一步扩大地域、产业和互动规模等领域达成的协议极其重要。特别是在推动落实俄罗斯远东地区与中国东北地区政府间合作与发展委员会第五次会议成果、推动俄罗斯远东地区优惠制度投资合作、加强双方互利合作等方面落实2024年5月批准的《大乌苏里岛（黑瞎子岛）开发统一构想》，召开大俄罗斯与中国部分开发对接特别工作组第二次会议2024年底乌苏里岛（黑瞎子岛）。

在这些过程中，俄罗斯市场对中国投资者的透明度和可预测性至关重要。为此，NCC 制定并发布了针对外国公司的俄罗斯税收月度审查报告。NCC 还设有一个业务适应中心，为外国公司提供全面支持和进入俄罗斯市场的计划，举办专门研讨会并执行业务任务。

II. 稳定性和系统应力

2.1. 贸易额、结算、投资

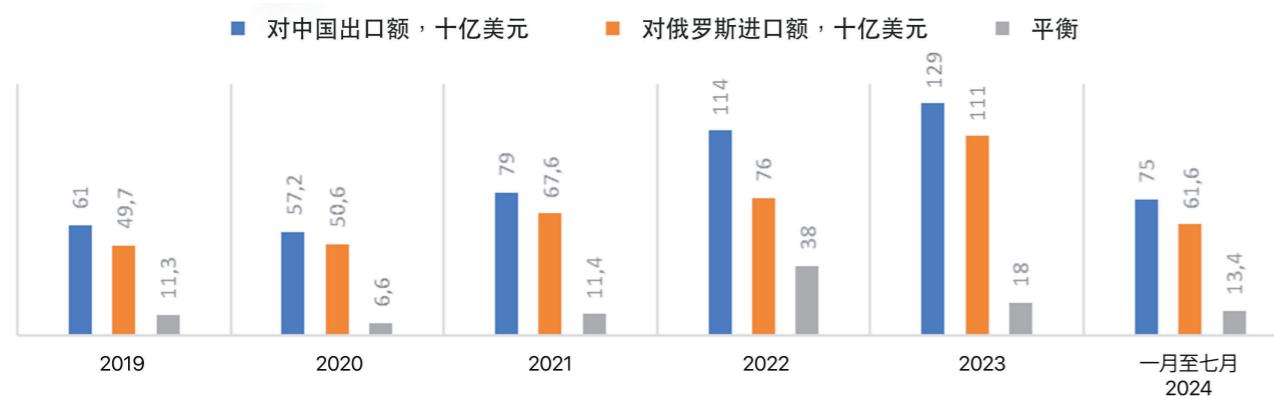
贸易额

挑战

根据2023年的结果，俄罗斯进入中国前五大贸易伙伴。与去年同期相比，贸易额增速达到创纪录的26.3%（达2401.1亿美元）。俄罗斯约占中国对外贸易总额的4.1%，中国在俄罗斯对外贸易中的份额约为32%。中国与“西方集体”之间复杂的关系不仅导致了政治领域的和解，也促进了经济联系的加强。

2024年，这种情况开始迅速发生变化。根据2024年1月至7月的结果，俄中贸易额仅增长1.6%。中国出口商开始更加谨慎地向俄罗斯供货：2024年1月至7月中国对俄罗斯出口下降1.1%，俄罗斯出口仅增长3.9%。相互贸易增长放缓的原因是针对中资银行的“二次制裁”。

图4. 对华进出口业务 (2019-2024年)



资料来源: 中华人民共和国海关总署

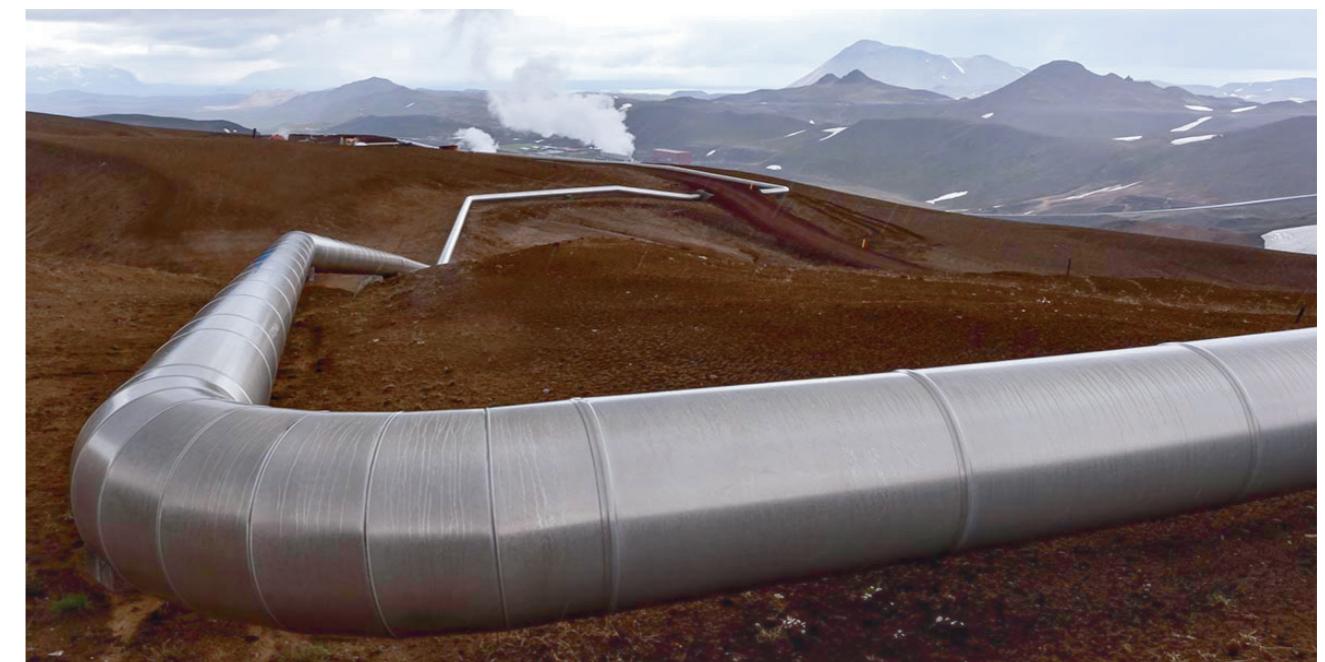
俄中贸易结构的不平衡主要表现为俄罗斯低附加值（原材料）产品出口和中国高附加值产品进口。这种不平衡可能源于两国在经济和资源上的互补性，但也反映出双方在产业升级和贸易结构调整方面的一些挑战。尽管地缘政治形势严峻，2024年1月至7月中国对外贸易额仍增长3.5%。

在2015年中国开始“绿色转型”之前，这样的结构引起了人们的担忧，但并没有给俄中贸易的进一步增长带来任何风险：2013年至2023年，双边贸易额增长了2.7倍。然而，未来几年，中国经济将经历重大结构转型。“绿色转型”的实施将导致俄罗斯逐步放弃向中国供应的“主要”产品—原油，因此俄

中贸易面临的主要挑战是未来中国对俄罗斯原材料的需求会不会如此之大，特别是在商业活动指数（PMI）持续下降的背景下。

对形势的期望和当前评估

俄罗斯“重返东方”期间，相互贸易开始迅速增长。2022年似乎尤为重要。今年，由于俄罗斯能源资源（主要是原油）供应增加，俄罗斯出口量按价值计算增长了44.3%。目前，中国这一能源载体只能满足国内需求的25%，但“绿色”议程将不可避免地做出自身调整。北京致力于实现“双碳”承诺：到2030年实现二氧化碳排放峰值，到2060年实现“碳中和”。为实现这一目标，中国将减少煤炭和石油的消费，增加天然气和液化天然气以及可再生能源的消费。因此，美国正在努力在中国液化天然气市场占据越来越大的利基，因为意识到未来中国的消费将快速增长，有必要取代其他竞争对手，尤其是俄罗斯。



“西伯利亚力量”输气管道

目前，由于中国对俄罗斯能源资源的庞大需求，中俄贸易保持正向平衡。成为双边贸易和经济合作的有利因素。在探寻如何与中国保持贸易正平衡的国家行列中，我们不难发现两类显著的特征：一类是以俄罗斯、伊拉克、阿曼、卡塔尔、沙特阿拉伯、安哥拉、南非为代表的原材料供应国，另一类则是像台湾、韩国、日本这样的国家和地区，向中国输出半导体零部件等关键组件，促进了中国产业升级与技术进步。

决定

需要加快相互贸易结构转型，增加俄罗斯对华非资源、非能源出口。同时，要在替代能源（风电、氢能）以及液化天然气领域开展合作。

农产品供给进一步增加是巨大前景。例如，2023年，对华农产品出口增长34%。它有望举办年度展览（例如俄中博览会），这将能够向中国合作伙伴介绍俄罗斯商品。

结算

挑战

中俄双边合作面临的主要挑战是中资银行与俄罗斯交易对手方互动的“二次制裁”。自2024年春季以来，俄罗斯的付款开始出现严重困难和严重延误。这是2024年相互贸易额增长动力下降的主要原因。

对形势的期望和当前评估

结合早日成功实现2024年俄中贸易额达到2000亿美元的目标，俄中领导人制定了新的目标：到2030年双边贸易额达到3000亿美元。

实现既定指标，需要将双边贸易年增长率维持在3.2%的完全可以接受的水平。但到2024年，由于结算困难，计划指标完成难度剧增。

决定

正在制定解决支付问题的各种方案。目前最流行的支付方式是使用支付代理、非银行渠道、通过俄罗斯VTB银行上海分行支付、与边境银行合作以及俄罗斯联邦非居民在俄罗斯银行开设账户等。直到2024年，尽管俄罗斯和中国受制裁压力不断增加，此类计划还是确保了支付渠道相对不间断的运行。然而，供应链的延长导致最终产品成本增加，减少了对中国商品的需求。

2024年以来，中资银行面临的压力越来越大，交易变得更加困难。目前，与俄罗斯的所有交易都受到严格控制：例如，交货内容均使用“对外经济活动的商品命名”代码进行监控。西方监管机构要求中国银行提供证据，证明没有向俄罗斯供应“军民两用商品”性质的产品。

在目前的情况下，正在开发“脱离”西方监管机构控制的替代支付机制：这些是易货交易或效仿昆仑银行，设立一家独立的中俄支付银行。昆仑银行处理与受华盛顿制裁的伊朗交易。

根据两国政府首脑第29次定期会晤的结果，俄罗斯和中国同意发展和加强相互结算的基础设施，包括设立银行外国分行和开设代理账户。

投资

挑战

2024年7月，俄罗斯当局与中国合作伙伴密切合作，对俄罗斯和中国的投资项目进行了“盘点”。2024年8月，两国达成协议，将于今年年底签署更新的投资合作计划。

由于地缘政治局势的影响，近年来中国企业在俄罗斯的投资活动逐渐减弱，这一点显得尤为重要。公司害怕“二次制裁”，因为对许多公司来说，主要市场是华盛顿控制的东亚、欧洲和北美。此外，与世界各地的情况一样，中国境内的投资活动也在下降。全球经济正处于降温阶段。

各国经济当局面临为外国投资资本提供独特建议的挑战，确实需要关注投资资金的安全、偿还和盈利能力，以吸引并保持外资的流入。美国一直宣扬俄罗斯国家风险，我们大国的一项单独任务是外国投资的统一区域分配。

中国对西伯利亚及远东地区的潜在投资额庞大，理论上已足以突破当前因基础设施不完善、劳动力市场紧张及销售机会有限所构成的发展瓶颈。然而，要实现这一潜力，关键在于为中国资本营造一个清晰、舒适且充满吸引力的投资环境。

对于中国来说，东北地区的投资发展同样重要。然而，中国当局不太寄希望俄罗斯提供大量资金。因此，他们面临的主要挑战是为中国国内投资者提供特殊条件。

对形势的期望和当前评估

尽管政治互信水平高、贸易额大幅增长，但投资合作发展却十分缓慢。2019年至2021年，中国对俄罗斯的直接投资出现流出。即使到2022年，尽管中俄经贸合作快速增长，但中国对俄直接投资额也仅占中国对外直接投资总额的0.36%。俄罗斯对华投资的情况也类似：尽管2022年俄罗斯对华投资同比增长300%，但金额仅为4000万美元，约占外国直接投资总额的0.02%。

远东和北极地区的优惠制度证实了其有效性——自创建以来，这些地区已成功吸引了1.1万亿卢布的外国投资。目前，正在实施的外资项目有90个。最活跃的投资者来自中国。其中外资项目占55个，占61%。印度公司参与的四个项目也在实施中。

决定

尽管受到制裁，但总体而言，西伯利亚和远东地区优惠制度在外国投资者中的受欢迎程度正在不断提高——自2024年初以来，已有10个外资参与的新项目开始实施。它们的总投资额估计为137亿卢布。这种经济合作的一个支持因素将是2025年启动的国际优先发展领域机制。它们的第一批地点已经选定。在国际优先发展领域框架内，可以应用自由关税区程序。

中国投资者对俄罗斯地区的主动投资提案的需求还不是很大。这是由于项目开发和文件准备不足，以及在目标受众中没有针对性和无效的推广造成的。地方相关部门很难组织这样的工作。正确的做法似乎是让包括中国在内的专业投资顾问参与进来。

另一个重要决定是临时为外国投资者根据特设原则提供福利和条件，而不使用“拿走你有的”原则。并深度考虑与中国东北地区当局进行新的投资合作形式，包括在一个项目的框架内，以跨境产业合作的方式，将中国东北地区的部分生产资产从技术园区转移到远东联邦区的技术园区。考虑到中国生产资源成本的快速增长，这种业态不仅可以为东西伯利亚和远东地区创造新的就业机会、资金、技术和出口潜力的涌入，而且还可以成为国内的移民吸引力点。

2.2. 工业、基础设施和交通、能源

工业

挑战

2024年8月举行的中俄政府首脑第29次定期会晤成果显示，双方就发展产业合作、基础设施建设、交通运输等达成多项协议，但多项举措实际落实陷入停滞。优先考虑的是有助于增加相互贸易额的紧急项目（例如检查站现代化等），但其他不太紧急的项目往往被推迟实施。

俄罗斯市场容量有限尤其令人担忧。例如，高附加值化工产品生产项目主要位于俄罗斯欧洲部分以及西西伯利亚，按照进口替代逻辑规划，瞄准国内市场。

对于很大一部分潜在项目来说，全国范围内的国内需求，特别是大西伯利亚地区的国内需求，在很大一部分情况下不足以满足所需的销量——例如，在中小型项目中化学产品的生产，特别是在进口占主导地位的领域（主要是中国）。因此，很大一部分潜在投资项目的可行性取决于是否存在令人信服的出口潜力，而出口潜力又取决于能否吸引最佳的中国合作伙伴参与项目。

对形势的期望和当前评估

俄罗斯期望中国能够取代西方，“复兴”西方跨国公司撤离后废弃的工厂。2022-2023年许多类似的协议已被记录。但中国仍然对出口制成品更感兴趣。这符合国家在国际产业合作领域的规划。中国当局明白，中国工厂在俄罗斯开设将不可避免地促进技术转让。

在中国最感兴趣的汽车产业发展方面，中国计划继续出口高附加值的成品。只有“螺丝刀生产”的潜在转移是可能的，不包括技术转移。

中国与欧盟在电动汽车贸易上的紧张关系加剧，德国、日本和韩国汽车制造商无奈逐渐退出中国市场，中国汽车出口的增长，使中国陷入了全球市场的激烈竞争。汽车制造商还没落地俄罗斯。此外，俄罗斯市场的成品供应量还在不断增长。例如，2024年1月至6月，中国对俄罗斯的乘用车供应量增长了35%。特别军事行动开始后，俄罗斯成为中国汽车的最大市场，中国成为“不友好国家”汽车制造商离开的主要受益者。



海尔位于卡马河畔切尔尼的工厂

在工业生产的其他领域，中国并没有表现出很大的兴趣。此外，生产从中国的转移通常是自上而下协调的。根据2015年发布的产业合作领域最新指导意见，重点规划搬迁污染环境的企业——食品、纸浆造纸、石化等。



如果说2015年中国的目光是扩大国际产业合作，那么2018年后这项工作却因中美贸易战的爆发而暂停。目前，中国正在解决确保技术主权的内部问题，因此避免了中国技术转让的情况。现阶段，只有在中俄边境附近才有可能出现中国的“肮脏”产业。随着绿色议程的推进，此类工厂的数量可能会增加。但它们并不是创新生产。大多数工厂旨在生产低流程产品，此外，其生产还需要消耗大量不可再生资源。

中国的大型跨国公司中，只有少数在俄罗斯设有代表处，如卡马河畔切尔尼市的海尔家用电器工厂、图拉地区的长城集团工厂等。

决定

要深化同中方产业合作。由于中国投资者对涉及使用中国劳动力的建设-运营-转让合同感兴趣，因此需要讨论潜在的合作条款。

可以借鉴中国发展工业部门的经验：观察先进的管理技术、购买先进的设备、培训人员、组织合资企业。只需要重新考虑这些工厂的经营条件，俄罗斯劳动力就可以到这些企业工作。

. 建议考虑给予类似于与德国、韩国和日本汽车制造商实施的合作条款吸引中国汽车关注。可以签订特殊投资合同或抵消合同，其中将表明提供优惠条件所需的生产本地化百分比。

有必要吸引中国大型跨国公司，为他们提供在俄罗斯联邦开设工厂的机会，以期进一步在俄罗斯和其他欧亚经济联盟国家销售其产品。

要减少低附加值产品的出口比重。在这方面，在边境地区建立俄罗斯原材料加工产业集群是非常明智的。目前已有一个类似的解决方案处于不同的实施阶段（例如正在建设的阿穆尔天然气化工联合体等）。

在一定优惠条件下在食品、化工、轻工等行业进一步开设合资企业，有望向中国出口制成品。

基础设施和交通

双边经贸合作的深化需要交通、物流及相关基础设施现代化。中俄口岸的通行能力正在现代化和扩大，重大跨境项目正在投入运营（例如布拉戈维申斯克-黑河公路大桥），物流转运枢纽正在建立。

基础设施和交通建设的主要挑战是：通过哈萨克斯坦到欧洲替代路线。俄罗斯需要对一些大型交通和基础设施项目（例如北方航道、铁路线等）进行现代化改造来增加中国合作伙伴的需求。

对形势的期望和当前评估

铁路运往俄罗斯的货物主要有两种途径：一是经过哈萨克斯坦境内的中欧高速公路，二是通过满洲里-后贝加尔斯克检查站。我国需要减少其他国家参与来自中国的货物运输，但要实现这样的目标，需要增加西伯利亚大铁路和阿贝铁路的运力。这些计划正处于实施阶段。计划到2024年将西伯利亚大铁路和阿贝铁路的货物吞吐量提高到1.8亿吨，到2035年提高到2.7亿吨。2024上半年，通过俄中边境铁路过境点的双向货物运输增加了18.8%，达到20.2百万吨。

图马纳亚河下游的航运问题在新的地缘政治现实中变得极为重要。中方表示，俄罗斯、中国和朝鲜在这一领域的协调努力可能会造成整个东北亚贸易和经济结构的深刻转变。

来自中国的海上贸易量增长主要集中在东方港、符拉迪沃斯托克港和扎鲁比诺港。每年接收和进一步转运的总容量约为150万个标准集装箱。未来几年，这个数字可能会增加到35-400万。与此同时，边境口岸和铁路网络（主要是西伯利亚大铁路）的负荷正在显著增加。

对此，以及西方国家的不友好政策，有必要加快挖掘北海航道的发展潜力。到2035年的长期计划已经制定了，其中涉及北海航线的开发和所有必要的相关基础设施（液化天然气接收站、运输和物流枢纽等）的建设。预计2024年，北海航道货运量将达到约4000万吨（初步目标为8000万吨）。

2023年北航沿线²运²输量达到3625.4万吨。对于北海航线²的过境而言，2023年的数据创下了新纪录：212.9万吨。主要过境货物为石油150万吨，铁精矿约增加35万吨，两船液化天然气（每艘油轮7万吨）约14万吨，另外13.9万吨为普通货物。

过境运输的增长是最重要的结果，因为它是全球物流对北方航道需求的关键标志之一。因此，有必要“铺开”并开发一条从圣彼得堡、阿尔汉格尔斯克到符拉迪沃斯托克的海上航线，即大北海航线。2023年，向外国航运公司颁发了115份在北海航线水域航行的许可证。北海航线沿线的过境航班数量为80

²就交通基础设施发展水平而言，俄罗斯北极地区有两个不平等的巨型领土。在西部地区（并非所有地方），已经形成了广泛的公路和铁路系统，全年与全国各地和北极海港的陆路交通通讯相连。在东部地区，没有通往全俄罗斯网络的全年陆路运输路线；只有短途封闭铁路线和低等级公路（冬季公路）。因此，北海航线沿东经80度子午线（迪克森岛）分为东段和西段。北海航线从卡拉门到普罗维登斯湾的长度为5,610公里。大北海航线 - 从圣彼得堡到符拉迪沃斯托克 - 14,280公里（通过苏伊士运河的同一路线 - 23,200公里）。

架次，几乎是 2022 年这一数字的两倍。此外，中国代表正在积极开发这条航道。例如，HYNS在2023年共进行了8个航次，从加里宁格勒、圣彼得堡、摩尔曼斯克、阿尔汉格尔斯克到上海、青岛等中国港口共运输了约10万吨集装箱货物。 2024年航行期间，HYNS计划在阿尔汉格尔斯克和上海之间运营10-12个航班。该公司不仅看到了北航的机遇³，更重要的是中国政府对出口及其物流成本的补贴。

图 5. 北海航线东段



资料来源：NCC（根据联邦国家预算机构“北海航线总局”）。

³ 尤其值得关注的是2023年10月从中国沿北海航线至加里宁格勒的航程，集装箱船“New New Polar Bear”号经过42天的航行，载运1,620个集装箱(TEU)抵达该港口。中国公司«COSCO Shipping Specialized Carriers»也在北方航道运营着运力为 1,000 至 1,600 个集装箱(TEU)的船舶。另一家中国航运公司Safetrans Shipping于2023年8月底派遣了北海航线上最大的集装箱船SFT Turkey，运力为4,250 TEU。此外，该公司管理层计划扩大集装箱船队规模，并维持北海航线沿线的每周交通量。

决定

目前，中俄边境有24个口岸，其中铁路口岸5个：外贝加尔湖边疆区的后贝加尔斯克，滨海边疆区的格罗德科沃、马哈利诺、卡梅舍瓦亚，犹太自治州的下列宁斯科耶。与中国接壤的4个规划铁路口岸：外贝加尔地区的“旧粗鲁海图”（普里尔贡斯克）-黑山头”、阿穆尔州的“布拉戈维申斯克-黑河”和“贾林达-漠河”，以及“莱索扎沃茨克-胡林”在滨海边疆区。

2022年4月，横跨阿穆尔河（下列宁斯科耶-同江）的铁路大桥开通，使黑龙江省至莫斯科的距离缩短了700公里，行车时间缩短了10个小时。 2023年9月，决定修建一座新的贾林达-漠河铁路桥，该桥于2000年代初被封存。新的过境点将使西伯利亚大铁路和阿贝铁路沿线的货物路线减少2000多公里。



资料来源：NCC（根据联邦国家预算机构“北海航线总局”）。

要实现北航货运量的计划增长，首先需要增加货运船队的规模（包括冰级-Arc-7、Arc-8），其次需要提高速度北海航线沿线船舶的航速提高到每小时 10-12 节（在 24 小时的旅程中，它们必须行驶约 440 公里，整个北海航线需要 12-14 天，圣彼得堡-纳霍德卡航班需要 21 天）。

2024年6月，在圣彼得堡国际经济论坛上，俄罗斯国家原子能集团公司与中国HYNS航空公司签署了一项意向协议，将利用北海航线在俄罗斯和中国港口之间组织一条全年集装箱航线。根据该文件，该航线的组织包括成立一家合资企业，设计和建造高冰级集装箱船（Arc8 - 最多5艘船），并联合管理该航线（最多5000万吨）每年）。

尽管北方航道对国际商业航运开放，但只有在破冰船协助（控制）的帮助下才能航行。因此，确保到2030年北方海航道不间断运行将需要一支至少由12-14艘核动力船舶组成的破冰船队。目前共有7艘核破冰船。其中三艘，泰米尔号、瓦伊加奇号和亚马尔号，由于年事已高，可能很快就会退役。核破冰船“50年的胜利”将至少服役到2041年。



核破冰船“50年的胜利”领导一支船队，即拉普捷夫海。

北方航道最繁忙的西部地区将接收9艘破冰船 - 5艘22220项目核动力船（其中三艘已投入运营 - 西伯利亚号、阿尔克提卡号和乌拉尔号，雅库特正在准备海试，楚科奇卡正在船台上建造），以及4艘动力较弱的液化天然气动力破冰船。东段将有4艘核破冰船，其中旗舰为10510型“俄罗斯”号（计划于2027年服役），其余为22220型（“列宁格勒”号破冰船于2024年1月开工，明年有望铺设核动力破冰船“斯大林格勒”号）。

俄罗斯运营商 Rusatom Cargo（与 Delo 集团公司、FESCO 和阿拉伯合作伙伴 DP World 结盟）旨在自2027年起沿北海航线启动定期集装箱运输服务。并计划在2035年前将经由该航线的国际运输量提升至3000万吨，有效缓解东部地区的物流压力，将显著增强国际货运效率。在此背景下，北海航线与西伯利亚大铁路的深度融合显得尤为关键。将西伯利亚的港口深度融入水铁联运体系成为迫切需求，为了实现这一战略远景，西伯利亚地区的几条主要河流——鄂毕河、额尔齐斯河、勒拿河及叶尼塞河，将成为建设重点运输与物流中心（多式联运枢纽）的核心区域。为俄罗斯乃至全球货物提供更为便捷、经济的运输通道。

继续实现俄罗斯交通网络的现代化是重中之重，提高其对中国合作伙伴的便利性和吸引力。宣传通过俄罗斯和北海航线沿线运输货物的所有优势，吸引越来越多的中国企业代表选择这些路线。

当然，与中欧航线相比，他们在运输时间和价格上必须具有竞争力。有必要让中方参与讨论和实施一批旨在发展相互贸易的基础设施项目。

能源

挑战

国内能源和原材料市场（例如天然气供应）的竞争导致萨彦斯克实施气化和天然气化工项目（基于伊尔库茨克地区科维克塔凝析气田的天然气）缺乏明确的前景。这是由于俄罗斯天然气工业股份公司出口天然气供应的优先性质。大西伯利亚地区的一些大中城市尚未完全气化。此外，这不仅是改善人民生活质量的问题，也是改善整个生态环境的问题。

国家一级的优先事项是通过减少使用煤和柴油来生产电能和热能来改善东西伯利亚和远东地区定居点和大型生产设施的空气质量。联邦清洁空气项目的参与者是阿巴坎，伊尔库茨克，克拉斯诺亚尔斯克，克孜勒，乌兰乌德，切列姆霍沃等。而俄罗斯联邦北极区的发展战略，其中的关键挑战，决定了需要用最经济合理的可再生能源取代孤立和难以到达地区的昂贵柴油发电。

包括中国在内的出口市场正在形成和发展的温室气体排放成本核算和补偿系统带来了降低俄罗斯产品竞争力的风险，特别是低附加值产品。

与此同时，由于制裁限制，一些传统的能源供应高端市场（日本，韩国，台湾）部分或完全切断了俄罗斯的出口。显然，地缘战略对抗和相关的限制性措施至少在中期内应被视为一种常态。

在向中国市场供应天然气的领域，增加产量（在西伯利亚-2项目的权力框架内，每年500亿立方米）的问题长期以来一直被认为是一个迫切的旨在获得解决方案的挑战。

考虑到俄中商业合作的主要收入来源，对中国市场的石油供应稳定，而大量额外供应的机会有限。在中期前景（可能是短期前景），中国对石油的需求将减少，这将对俄罗斯供应产生额外的竞争压力。

技术准备薄弱或不足的领域包括中低吨位气体化学、特殊化学、大吨位液化天然气、冰级液化天然气油轮、GTL。具有良好或令人满意的技术领域：大吨位气体化学，中低吨位LNG，氨，甲醇，合成橡胶，甲烷蒸汽转化

(用于H2生产)，大型管道系统（建设和运营）。在氢能领域，必须创造必要条件，以免错过宝贵的机会，并在全球氢市场和氢能解决方案（设备，服务，技术）中占领大的份额。

对形势的期望和当前评估

据行业专家称，大西伯利亚的能源系统具有中期可持续和安全发展的所有必要条件。电力的发展，如目前直到2029的计划和俄罗斯电力系统发展计划所示，是在现有结构内整体计划的，4核电站的份额逐渐增加⁴。

在所有能源系统中，包括自治和孤立的能源系统（泰米罗-诺里尔斯克等），水电约占装机容量的 50%（东部地区的联合动力系统为 41%）。其余的产能是火力发电，其中煤炭占主导地位（在东部的联合动力系统中，天然气所占比例较高）。东部地区联合动力系统有小型可再生能源（风力发电厂、太阳能发电厂），总装机容量约10亿千瓦*时（约占总装机容量的1%）。

主要的质变在于通过大功率输电线路实现了西伯利亚（西伯利亚联合动力系统）和远东（东部联合动力系统）能源系统的整合。

石油工业（石油生产和精炼）主要以俄罗斯石油公司在大陆和萨哈林岛的资产以及伊尔库茨克石油公司（INK）在伊尔库茨克地区的资产为代表。克拉斯诺亚尔斯克边疆区北部的项目在行政上属于东西伯利亚，被视为西西伯利亚综合体的延续。

该行业的发展是可持续的，以东伯利亚-太平洋石油管道运输系统为核心，向中国供应管道的长期合同以及伊尔库茨克克拉斯诺亚尔斯克边疆区（Achinsky）的大型炼油厂地区（安加尔斯基）和哈巴罗夫斯克边疆区（共青城和哈巴罗夫斯克），每个地区都在实施自己的现代化计划。

天然气行业正在经历系统性变革，这对于与中国的合作前景最为重要。西伯利亚力量天然气管道系统建设项目正在按计划实施，预计2025年将达到向中国生产和出口天然气的规划能力（每年380亿立方米）。

联盟东方项目（原西伯利亚电力2号）涉及建设一条每年输送500亿立方米输往蒙古和中国的天然气管道，该项目始终是双边讨论和乐观声明的主题。俄罗斯联邦新版能源战略草案中暗示了该项目的实施。该项目的中期（5-7 年）实施前景被评估为高度不确定。

结果将由两个方面的难以预测的基本因素组合决定：(a) 中国天然气供需平衡（自身生产，结构复杂；进口管道天然气和液化天然气），(b) 中国的地缘战略优先事项（陆路运输路线的安全、北海航线的作用）。

2024年春季，决定开始实施“东部天然气供应系统”综合项目，其目标是将统一的天然气输送系统延伸至符拉迪沃斯托克和萨哈林岛，并与亚马尔资源基地相连，占俄罗斯联邦已探明天然气储量的90%以上。

东部供气系统第一阶段的成果将是西伯利亚力量和萨哈林-哈巴罗夫斯克-符拉迪沃斯托克系统输气系统的连接，计划日期为2029年。这一阶段的实施将使俄中两国于2023年签署的关于沿“远东”航线每年100亿立方米天然气出口供应的协议开始得到实际执行。



徐大堡核电站建设（2024 年 7 月）。

⁴ 根据到2042年电力设施布局总体方案草案，俄罗斯计划建设14座核电站。其中，东西伯利亚有两个核电站：位于诺里尔斯克的小功率核电站（320兆瓦）和位于沙里波夫斯基区霍尔莫戈尔斯科耶村的克拉斯诺亚尔斯克核电站（四台发电机组，容量为5020兆瓦），该核电站将成为最大的核电站俄罗斯核电站，以及远东地区的5个核电站：福基诺的滨海边疆区核电站、埃夫龙村的哈巴罗夫斯克核电站、乌斯季-扬斯基乌拉地区的雅库茨克核电站、尤尔金斯基地区的楚科茨克核电站和拜姆斯卡亚核电站纳格林金角核电站。

供水系统的进一步发展包括将大西伯利亚的单一管道系统与俄罗斯天然气工业股份公司的“大”输气系统连接成从黑海和巴伦支海到太平洋的单一运输系统。该系统将获得全新水平的灵活性，基于通过替代路线从亚马尔向广泛的国际市场供应天然气的能力。该项目在某种程度上可能成为东联项目实施的催化剂。供水系统项目可以为俄中能源合作在投资项目领域的发展创造最大潜力——既涉及高附加值产品的生产，又涉及原材料的销售。

在中国整体能源短缺的背景下，需要看到的是两国在核能领域的持续合作。2018年6月签署了一揽子战略文件，确定了未来几十年中俄核能领域合作的主要发展方向。特别是，决定新建4台采用III+代VVER-1200反应堆的机组：田湾核电厂7,8号机组和徐大堡5核电厂3,4号机组⁵。7号和8号机组投产后（2027年和2028年调试），田湾核电站将成为世界上最大的核电站，总装机容量将达到9吉瓦。

决定

实现俄中能源合作的潜力一方面取决于具体、合理的机会（项目）的可用性。另一方面，十五年来的实践表明，要设法克服各方在重点项目实施上态度不一的状况。

共同制定的“利益协调方法”（本质上是“交换方法”）可以成为能源外交进程的刺激器。此类工作可以在工作组的框架内进行，并有专家参与。除其他外，这种方法可以基于联合投资项目的现有积极经验。

各方利益平衡的项目的一个例子是阿穆尔天然气化工联合体，由西布尔（60%）和中国石化公司（40%）共同拥有。该项目最初的结构是为了在中国、俄罗斯以及东南亚和南亚国家（印度）市场获得商业支持。

尽管原定期限发生了变化，但建设项目正在系统地进行。今年夏天，总体项目实施率达到50%。预计调试日期为2027年。此外，在阿穆尔天然气化工联合体的基础上，计划发展各种高附加值产品的生产，从而推广西布尔在俄罗斯欧洲部分和西西伯利亚现有的类似经验。

⁵。徐大堡核电站5号是俄罗斯与中国在核能领域合作的新项目，位于辽宁省葫芦岛市。2019年，签署了包括徐大堡核电厂VVER-1200堆3号、4号机组建设总合同、核燃料供应合同等多项合同。根据合同，俄方将负责该电站“核岛”的设计，为两台机组提供核岛关键设备，并提供所供设备的设计监理、安装监理和调试服务。这些装置的调试预计于2027年至2028年进行。



阿穆尔天然气化工联合体建设（2024年6月）。

在大西伯利亚地区，尤为显著且重要的实践案例便是西布尔在托博尔斯克设立的聚合物生产测试（试点）技术中心。这标志着中低吨位化学价值链构建迈上了技术与经济双重革新的新台阶。另实例来自伊尔库茨克石油公司，该公司正于乌斯季库特（伊尔库茨克地区）全力打造一座年产能高达65万吨的聚合物工厂，此项目作为其自身天然气化工集群的关键组成部分，彰显了企业在能源化学领域的深远布局。

2024年8月举行的俄罗斯联邦和中华人民共和国政府首脑会议公报指出，传统能源和低碳能源联合投资的一个重要支持是在碳排放市场等新领域进行互动。在这方面，我们要指出的是，俄罗斯天然气工业股份公司和西布尔等大区域燃料和能源综合体的主要参与者拥有实施许多项目的经验，包括在东西伯利亚。在这些项目的框架内碳排放。

1、生产高附加值产品的联合投资项目。优先考虑的是源自天然气和凝析油的产品：气体化学（范围广泛）、塑料、氨、甲醇、化肥、氢气，以及利用天然气生产饲料蛋白（试点生产于2024年夏季开始）基洛沃-切佩茨克）。国家方面，有必要制定额外的支持措施（主要是联邦层面），以开发高附加值产品的国内市场，并为规模化生产创造条件。优先考虑中低吨位化学品、塑料和塑料（部分进口）。

2、天然气出口项目。关于联盟东方项目（从俄罗斯到蒙古和中国的天然气管道），有可能在中期（不能排除在短期内）达成具有约束力的商业协议，具体取决于多种因素，其中能源重要性的提高可能对中国的安全和供应可靠性发挥关键作用。小规模液化天然气生产加上国内市场销售以及出口到中国和蒙古

的销售具有一定的潜力。类似的项目已在萨哈共和国（雅库特）实施，并正在东西伯利亚其他地区开展。

3. 创建基于各种能源和技术解决方案（储能等）平衡组合的自主能源系统的项目。目前，在中国机构的参与下，国际北极站“Snezhinka”项目正在实施，该站将利用氢技术自主运行。重要的是利用这种联合经验为实施新的联合项目奠定基础。

4. 氢能领域项目——在消费地附近（即俄罗斯联邦边境地区）生产“蓝色”氢气和“蓝色”氨，并从那里出口到中国的消费地（示例 - 东部氢集群在萨哈林岛设有氢测试试点场）。

5. 二氧化碳捕集、利用和封存（CCUS）项目，作为“蓝”氢和“蓝”氨生产的一个组成部分。使用二氧化碳的一个选择是通过将二氧化碳注入地层来实施提高石油采收率的项目：中国在实施此类项目方面处于世界领先地位，而俄罗斯公司在该项目的开发中具有战略利益这个区域的。

6. 来自亚马尔的甲烷-氢气混合物的管道供应。亚马尔的氢气生产成本是俄罗斯最低的之一，这使其在中国市场具有竞争力。

2.3. 农业、渔业和水产养殖

农业

挑战

对俄中贸易额结构和动态的分析表明，农业可以成为双边贸易的主要增长点之一。考虑到经济、运输和物流因素，这一增长的主要动力可能是与中国接壤的东西伯利亚和远东地区，这些地区的农业领域有巨大的未开发潜力。一方面，增加俄罗斯对中国多种产品的原材料出口很重要，主要是菜籽油和大豆以及小麦。

另一方面，可持续和互利的合作形式可能是农业企业本地化，吸引中国投资，以创建高科技肉类和全生产周期的肉类和奶牛场，提高附加值。

对形势的期望和当前评估

中俄农业领域（不包括渔业）双边贸易中的主导地位是菜籽油（2023 年份额为 34%）、葵花籽油（份额 - 8%）和大豆（6%），其中总计几乎相当于农业部门贸易总额的一半。从远东和东西伯利亚地区的优先事项来看，最有前途和最重要的是菜籽油和大豆的生产。出口到中国农产品中，这两项位列前3。

至于菜籽油和挤压菜籽饼的生产，自俄罗斯菜籽油供应中国市场以来，截至 2023年底，该食品在农工综合体的双边贸易额结构中表现出令人瞩目的增长，增长了77%，其份额占APK总交易额的三分之一以上。



滨海边疆区的大豆收获。

从俄罗斯东部地区的潜力来看，扩大对中国的大豆出口同样重要，而俄罗斯的大豆生产潜力也仍然很高。它们合计占俄罗斯所有耕地面积的一半以上（300 万公顷中的 150 万公顷），其中 44% 的大豆田集中在远东地区。与此同时，西伯利亚的大豆种植面积在过去 10 年里显着扩大了 10.7 倍。

决定

逐步发展中国与俄罗斯东部地区农业食品合作有三项重点任务。

首先是保护土壤并提高产量，以最大限度地提高俄罗斯东部地区的产量和潜力，同时保持环境标准。这里我们谈论的是迄今为止尚未实现的粮食生产和出口潜力，主要是小麦。尽管西伯利亚和远东地区被列为风险农业区，但现代技术和解决方案以及气候趋势，今天可以确保东部地区南部的粮食收成接近欧洲部分的水平俄罗斯的。解决这个重要问题需要对研究和育种活动进行投资，包括引进经过认证的种子、使用先进的肥料品种等。

第二项任务是改善交通和物流基础设施，包括与中国接壤地区的食品储存和加工系统，以及考虑到西伯利亚大铁路的高负荷，提高俄罗斯国内货物运输的能力。值得注意的是，2024年上半年，俄罗斯与中国之间的铁路运输量增长了

近19%。这条轨道上的关键一环是新兴的中俄粮食走廊，到2030年吞吐量将达到6000万吨，其中包括位于后贝加尔斯克的一个新的粮食码头，该码头已于去年投入使用，吞吐量将达到600万吨。产能800万吨。

第三项任务是吸引中国有针对性的投资，实现全周期肉类和肉乳制品的本地化生产，并向中国出口。值得注意的是，中国对俄投资90%都流向远东地区。这方面仍有工作要做，因为中国投资的主要部分流向能源和采矿业以及运输和物流基础设施，只有极少部分分配给农工综合体。

渔业

挑战

作为鱼类捕捞量的世界领先者，同时也是鱼产品的大型生产国和消费国，俄罗斯和中国拥有巨大的协同机会。鉴于俄罗斯70%的渔获量来自远东，这种协同效应的需求尤为迫切，这为增加俄罗斯鱼产品向不断增长的中国市场的出口创造了有利的运输、物流和经济前景。



滨海边疆区的大豆收获。

俄罗斯生产商在面对鱼产品市场布局时，面临战略抉择：是坚守国家粮食安全和自给自足的原则，将产品优先供应给本土市场，以应对潜在的市场波动；

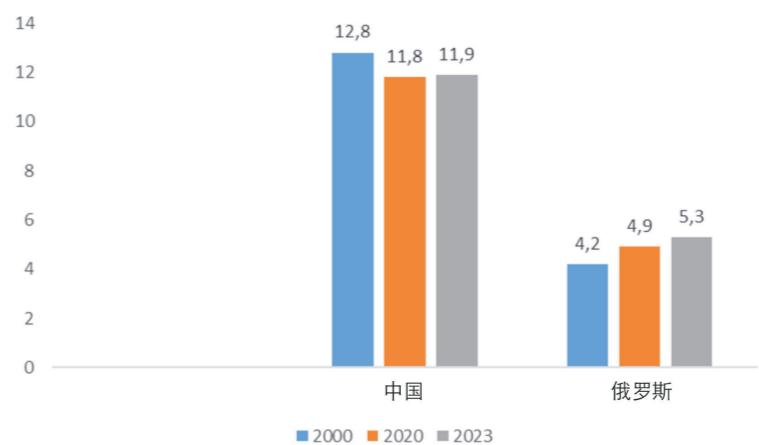
还是把握国际市场机遇，特别是像中国这样具有巨大消费潜力和政策利好的邻国市场。值得注意的是：选择国内市场，但存在经济效果较差因素，因为主要消费市场在俄罗斯欧洲部分，储存和运输成本加大。此外，疫情期间中国逐步放宽食品进口限制，为俄罗斯产品供应中国市场打开了新的“机会之窗”。为俄罗斯生产商提供了拓宽销路、增加收入的重要渠道。

另一个严峻的挑战是冷冻、未加工的鱼产品在俄罗斯对华出口结构中占据主导地位。俄罗斯深加工鱼产品的份额约为32%（2023年数据）。生鱼产品在中俄贸易额中占据主导地位，明显降低了附加值，从而降低了俄罗斯生产商的利润。

对形势的期望和当前评估

中国和俄罗斯是2022-2023年鱼类产量（渔获量）排名前十的国家，分别占据第一（14.3%）和第五（5.4%）位。与此同时，进一步提高鱼类产量的机会窗口是有限的：近年来全球鱼类捕捞潜力在0.9-1亿吨之间，几乎已经达到了最大可能的上限。自2000年代初期以来，中国的捕捞量稳定在每年12-13百万吨。

图6. 2000-2023年俄罗斯和中国的鱼类产量（捕获量）（万吨）



资料来源此处和图7.8：《2024年世界渔业和水产养殖状况》，联邦渔业局。

相反，俄罗斯在20世纪90年代渔业大幅崩溃后，近几十年来大幅增加了海洋鱼类捕捞量，捕捞量从每年4.2万吨增加到530万吨，自2000年直到2023年增长了26%。大部分开采于远东盆地，年产量超过300万吨。处于领先地位的是鳕鱼（60%）、鲱鱼（14%）和鳕鱼（3%）。

自2000年代初以来，我们各国一直在积极增加鱼类产量。中国海水鱼类产量从2000年的2150万吨增加到2023年的5300万吨，即增长2倍多。在俄罗斯，这些指标较为温和，但增长动力也很高。仅去年一年，俄罗斯水产品产量就增

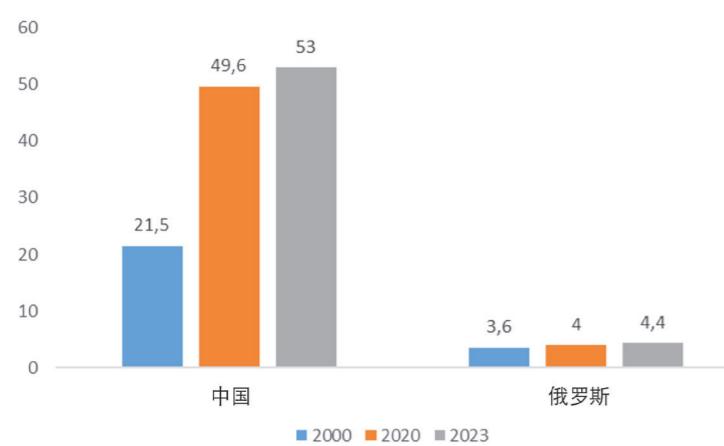
长了8%，从4.1万吨增至440万吨，该国水产品自给率达到165%。就人均鱼类产量而言，俄罗斯（22公斤）和中国（40公斤）超过了世界平均水平（16公斤），尽管它们并未进入前十名。

考虑到人口因素，中国目前排名第13位，而俄罗斯在这一指标上仍处于第二十位。这里的领先国家是斯堪的纳维亚国家（冰岛、挪威）和亚洲国家（韩国、日本、印度尼西亚）。



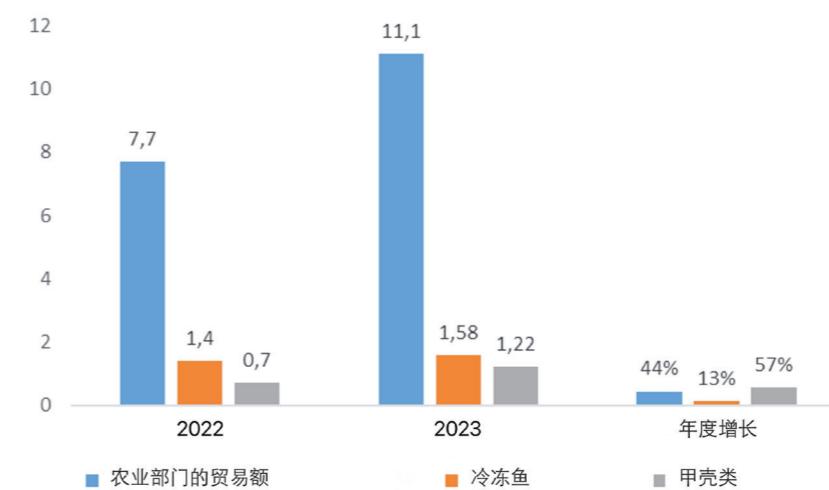
滨海边疆区培育幼鲑鱼。

图7. 2000-2023年中国和俄罗斯鱼类产量（百万吨）



尽管鱼产品是俄中农业贸易中的主要产品，但营业额以原材料为主，即冷冻鱼，2023年所占份额为14%。与此同时，过去一年冷冻鱼相互贸易增长率（13%）比农业部门总贸易额增长率（44%）低一个数量级。

图8. 2022-2023年俄罗斯与中国鱼产品领域双边贸易额（十亿美元）



双边贸易额中排名第二的是甲壳类动物，其份额不断增长，到2023年将达到农业部门贸易总额的11%。与此同时，就增长率（57%）而言，甲壳类动物贸易超过了整个农产品加工业的总增长率。

决定

俄中渔业合作的发展前景与一系列相互关联的任务的实施有关。

首先，提高俄罗斯西伯利亚和远东渔业综合体的效率至关重要，包括降低物流和运输成本、对当地生产者的税收激励、有针对性的政府出口支持、增加深加工鱼产品的份额、发展海产品工业和河鱼生产。在这方面，有针对性地支持北方土著人民的传统渔业非常重要，因为他们占捕捞配额的很大一部分。

其次，必须确保有针对性的投资，以进一步现代化和扩大俄罗斯渔船队，包括实施2023年启动的第二阶段投资配额和螃蟹拍卖计划，这将刺激远东地区的船队和陆上企业建设投资项目的发展。

第三，一个重要的载体是生产的进一步多样化，包括扩大发展河流渔业和水产养殖生产。近年来双边甲壳类贸易的加速发展也印证了这一趋势。

总而言之，这些因素将支持远东地区的渔业，使其提高在中国市场的竞争力，最重要的是，提高俄罗斯产品的附加值，使当地生产商受益。

III. 俄罗斯与中国的区域间经济关系

3.1. 机遇与前景

挑战

据俄罗斯经济发展部称，截至2024年，联合投资项目正在俄罗斯24个地区（共89个）和中国5个行政区域（共34个）实施。

根据NCC的季度俄中投资指数，尽管距离中国边境相对较远，但莫斯科市仍然是对中国投资最具吸引力的地区。俄罗斯远东地区（滨海边疆区、跨贝加尔湖和哈巴罗夫斯克边疆区、阿穆尔州）也受到中国商界代表的青睐 — 因为靠近中国边境。

在东西伯利亚，中国商人更喜欢在伊尔库茨克地区实施项目。在区域间合作面临的主要挑战中，我们注意到需要加强区域间联系，并让俄罗斯和中国更多的区域参与经济对话。

对形势的期望和当前评估

中国工商界在汽车、工业制造以及信息通信设备贸易领域展现出浓厚的兴趣。同时，食品和饮料贸易也被视为一个极具潜力的增长点，预示着双方在该领域合作有着广阔的发展空间。但目前中俄之间的双边合作尚未达到其应有的最大增长水平。特别是在农产品贸易方面，一些区域壁垒的存在限制了贸易的进一步拓展，如冬小麦和冬大麦的供应仅局限于俄罗斯的部分地区。



滨海边疆区培育幼鲑鱼。

不过，这些壁垒的逐渐消除正为俄罗斯农产品对华出口开辟新的道路。一旦春小麦、春大麦、玉米、大米等作物的地区供应限制被解除，预计这些作物的对华供应量将出现显著增长。

预计跨领域活动的兴趣将普遍持续。由于中国消费的刺激、人民福祉的提高以及随之而来的提高国民食品质量的愿望，对俄罗斯农作物和畜牧产品的需求可能会进一步增加。

房地产市场生产过剩的危机将有助于激活中国建筑企业在俄罗斯市场。由于中国木材短缺，对俄罗斯木材的需求稳定。针对俄罗斯禁止出口未加工木材的问题，中方正在考虑在俄罗斯联邦开设木材加工、木材和软木制品生产工厂的可能性。

国家之间旅游的恢复增加了旅行社活动的需求。

决定

有理由进一步努力提高俄罗斯地区的吸引力。有必要深化与俄中部领先区域合作（跨贝加尔湖和哈巴罗夫斯克边疆区、伊尔库茨克州）以及在该指标上落后的图瓦共和国和哈卡斯共和国、堪察加边疆区、马加丹州和楚科奇自治区的经济联系。要继续努力减少农产品贸易的区域壁垒。

俄罗斯地区还可以利用中国将资源密集型产业转移到其境内的兴趣。例如，在实施“绿色”议程的过程中，中国旨在将化工厂、食品工业企业或生产建筑和装饰材料的公司迁往他国境内。要

扩大展览和信息活动，增加行之有效的业态。比如，在一年一度的中俄博览会的基础上，俄中区域合作论坛成功运行。这些平台有助于发展直接的区域间商业联系和准外交。根据某些特征联合起来的区域“集群”之间互动的格式的开发似乎也很有希望。

3.2. 优先领域和重点项目

挑战

近年来，俄罗斯和中国在实施重大项目时遇到了新的困难。我们这个时代的主要挑战是外部环境动荡、融资困难以及获得高科技设备和全球创新发展的机会有限。

关键项目还需要最高层的批准，这会影响整体实施时间框架。例如，自2019年12月西伯利亚力量天然气管道开通后，自2020年起，国家领导人就开

始讨论建设穿越蒙古境内的西伯利亚力量2号天然气管道的条件。对于液化天然气生产领域的另一个大型能源项目——北极液化天然气-2的实施也有一个漫长的讨论期：亚马尔液化天然气项目启用后，首次批准于2017年开始。

由于2023年12月被列入华盛顿制裁名单，北极液化天然气2号的建设目前已暂停。原因是全球液化天然气市场的竞争。亚马尔液化天然气项目的成功实施使俄罗斯成为继澳大利亚、卡塔尔和马来西亚之后的第四大液化天然气供应国。

双边合作面临的另一个挑战是中国注重在建设-经营-转让合同下进行互动。此类合同涉及中方运营和建设该设施。该工地雇用的是中国公民，在工地移交之前，当地居民无法找到工作。

对形势的期望和当前评估

在重大的州际倡议中，我们注意到空间、能源和“和平原子”领域的合作。新的互动领域包括造船和“端到端”技术。重要的是Rosatom 实施的项目——徐大堡核电站和田湾核电站。

与俄罗斯航天局在建设国际科学月球站以及协调计划中的俄罗斯和中国月球探索任务方面的合作前景广阔。两国有开发纳米卫星的合作计划，也有意实施一些大型的超科学项目（例如，向月球运送核电站，以及俄罗斯设备——“月球尘埃监测”装置）。

道路等基础设施建设领域正在实施大型项目。2023年底，俄罗斯Avtodor公司与中国铁建集团成功完成M12莫斯科-喀山高速公路建设。在中俄边境地区，世界首条往返两国城市的缆车建设正在积极进行。布拉戈维申斯克-黑河缆车全长976米，预计将于2025年左右开通。



M-12高速公路“东”。

俄罗斯拟在高铁建设中实施的交通领域技术转让尚未与中方进行。俄罗斯正在自行开发莫斯科-圣彼得堡高速铁路（东西伯利亚铁路）的列车。中国的援助是可取的，因为俄罗斯制造的组合物的设计成本是中国的2.65倍。东西伯利亚铁路的中国列车造价约为1.72亿元人民币，约合20亿卢布，俄罗斯列车预计造价约为53亿卢布。



M-12高速公路“东”。

决定

面对西方集体在高科技和先进工业技术领域对中国和俄罗斯的限制，两国之间的紧密合作以及在更广泛层面如金砖国家+框架内的合作变得尤为重要。这种合作不仅有助于两国应对当前的技术挑战，还能为长期的技术自主和可持续发展奠定坚实基础。

主要驱动力是太空、新能源、人工智能、微电子、新材料、大科学、军事技术和交通基础设施领域的项目。尽管此类项目的物理设施地理位置具有重要意义，但从技术竞赛的角度来看，它并没有从根本上影响经济效果。

在中国经济增长放缓的背景下，北京正在重新考虑参与海外大型基础设施项目。包括在“一带一路”倡议的框架内。然而，国家安全无疑是一个至关重要的考量因素。

如上所述，其中包括一条向南向欧洲运送中国货物的替代路线，该路线应成为北方航道。这是与中国合作伙伴进行的一项严肃的、多层次的长期合作。他们有很多怀疑和担忧。必须协调全国的努力来实现这一大型项目。

中国的另一个重要问题是粮食安全。中国是世界粮食生产大国之一，但为将近十五亿人口提供粮食并非易事。在这里，大西伯利亚地区可能拥有独特的优

势—土地、生态、气候—因此可以与中国一起规划大型农业食品系统。包括整个东盟地区的销售前景。

对中国来说第三个极其重要的领域是能源安全。中国的能源转型价值达18万亿美元。现在很明显，风能和太阳能并没有达到之前作为传统发电有效替代方案的希望。

尽管如此，中国在这些可再生能源方面取得了令人印象深刻的成果。

在核领域，俄罗斯已经相当积极地与中国合作。如上所述，氢仍然是最有前途的。在中国快速发展的氢能新能源领域，俄罗斯的地位在哪里？在俄罗斯（例如在萨哈林岛）用天然气生产氢气并在不久的将来将其运输到中国仅被视为单独的项目，而不是大型项目。随着氢运输技术的发展，更大规模的供应将变得重要。技术领域、新材料、装备生产等领域的合作项目潜力巨大。

结论



俄罗斯总统弗拉基米尔·普京和中华人民共和国主席习近平

东方经济论坛十周年的主要目标是确保俄罗斯远东地区快速发展。然而，如果没有东西伯利亚地区参与远东地区的实际合作以及俄中跨境经济合作，确保先进发展似乎是不够的。

大西伯利亚未来发展的逻辑与俄罗斯最大贸易伙伴中国今天所奉行的政策非常一致。中国对东北地区（即东北地区，以前称为满洲里）的发展同样非常感兴趣。黑龙江省、吉林省和辽宁省属于这一广大地区，被认为是中国东部地区最不发达的省份，中国政府正在推行加速这些省份发展的政策。

这一目标与大西伯利亚的发展目标契合。2023年9月，俄罗斯总统在符拉迪沃斯托克强调要发展远东联邦区基础设施，而边境另一边的中国国家主席习近平则视察黑龙江省北部地区，呼吁重构远东联邦区经济以及与俄罗斯的互动。

中俄经济在贸易方面的互补性日益增强，这主要为大西伯利亚地区提供了机遇，中国企业已准备在该地区实施其在经济、工业、农业、运输和物流各个领域的贸易和投资项目。

过去10年来，俄罗斯已经能够在很大程度上重建对外贸易的版图，并重新调整供应链和从西向东的出口流向。这一时期的主要成就是：2014-2023年期间对华贸易额增长2.7倍，达到2401.1亿美元，实现正平衡；过渡到以本国货币

进行交易；在燃料和能源综合体、石化、采矿业、机械工程、房地产、农业、生物技术领域实施了多个大型项目；发展定期互动的新形式⁶。

与此同时，一些重要问题仍未得到解决。因此，尽管贸易广泛转向使用人民币和卢布，第三国采取非法制裁，这些制裁妨碍了俄罗斯和中国的结算基础设施。深化技术合作、实施投资项目也有大量储备。

显然，需要形成新的经济空间组织，以确保国家战略目标的实现。我国的实际经济增长和快速、可持续、安全的发展与工业和农业优先部门现代化、基于公私合作和州际合作的新投资领域的创建的投资水平成正比。

如今，在中俄政府间投资合作委员会框架内，正在实施86个重大项目，总金额达18万亿卢布，涉及原材料工业和气体化学、农业和汽车工业、家用电器，以及交通和物流基础设施建设。

例如，我国的北航战略同时完成了两项战略任务：加强难以到达地区的交通互联互通，着眼于北极的进一步开发；以及增强国内企业的竞争力，这将能够货物可以自由地运往国际市场，这将增加西伯利亚大铁路和贝加尔干线的运载能力。

对北京来说，考虑到如果台湾地区发生军事冲突，从中国到欧洲的南部海上贸易走廊⁷不太可能但确实被封锁，北海航道已被视为未来最重要的因素确保其经济安全。西方“伙伴”有目的地“鱼雷”“新丝绸之路”路线：AUKUS（澳大利亚、英国和美国的反华军事集团）在中国边境出现，从中期来看，中国将构成威胁中华人民共和国的物流。

如果海上丝绸之路受阻，铁路运输和北海航线成为替代方案。而且，无论从货物周转和安全角度，还是回程装载的存在，北海航线都更具吸引力。现代条件下的俄罗斯和北海航线的运输系统成为中国保持进入世界市场的保证。

国际商务合作协调中心

www.nccibc.ru

国际商务合作协调中心 (NCC) 由俄罗斯工业家和企业家联盟于2014年与感兴趣的俄罗斯公司、商业协会和政府当局以非商业伙伴关系的形式创建。

成立NCC的决定是根据与俄罗斯联邦政府主席就“俄罗斯与亚洲-太平洋地区合作发展”（2014年5月12日，编号 DM-P2-38pr）问题举行的会议纪要第5段的指示作出的，以及俄罗斯工业家和企业家联盟董事会主席团决议（2014年6月18日，编号 Bp-2/9）。

直到2023年，该组织被称为“国家发展与亚太地区国家经济关系协调中心”。2023年10月16日，它获得了目前的名称和自治非营利组织的地位。

NCC的联合创始人包括俄罗斯工业家和企业家联盟、俄罗斯工商会、俄罗斯出口中心、全俄公共组织“商业俄罗斯”、全俄中小企业公共组织“俄罗斯的支持”大型企业、俄罗斯科学院中国与现代亚洲研究所、永旺集团、雷诺瓦集团公司、俄罗斯铁路控股公司。

基里尔·巴巴耶夫当选为国家协调委员会总裁。他还担任俄罗斯科学院中国与现代亚洲研究所所长。

NCC的主要目标是为希望进入并加强其在亚洲市场地位的企业提供实用、专家和分析方面的协助和支持，以建立伙伴关系、商业和贸易关系以及俄罗斯和亚洲国家政府当局之间的互动。

国家国际商务合作协调中心在中国、蒙古、印度、西班牙、伊朗、阿联酋、乌兹别克斯坦、阿塞拜疆、阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、几内亚、喀麦隆、科特迪瓦、利比亚、摩洛哥、尼日利亚，突尼斯设立代表处。

⁶ 正如中华人民共和国国务院总理李强2024年8月20日至22日访问莫斯科时指出的那样，“中俄开创了新型国际关系和周边大国关系的典范。”

⁷ 21世纪海上丝绸之路目前从中国沿海延伸至意大利的里雅斯特，其国际自由港和铁路连接中欧和北海。

国家协调中心提供以下方向的服务:

分析

我们不断监控状况，对市场，行业、区域进行深入分析，并制定自己的定价和竞争分析。

图像

我们将告诉您并帮助您在国外塑造企业形象，同时考虑到亚太地区国家的具体情况。

鉴验

我们对项目进行出口和投资审查，帮助产品适应外国合作伙伴的要求。

商务代表团和活动

我们组织前往亚洲和中东国家的商务考察团和活动：展览、演示、路演、商业论坛。

政府关系

我们与外国当局谈判并帮助获得许可。

业务关系

我们知道并解释如何构建可持续的技术、贸易、投资关系

寻找合作伙伴

我们寻找并检查承包商和业务合作伙伴

策略

我们制定进入亚太地区新市场的战略。



该报告由国家国际商务合作协调中心和俄罗斯科学院中国与现代亚洲研究所联合编写。

项目主任:

帕维尔·库兹涅佐夫

项目团队

马克西姆·福明
叶卡捷琳娜·扎克利亚兹明斯卡娅
阿尔森·瓦尔塔尼扬
谢尔盖·鲁德尼茨基
帖木儿·米里亚佐夫
加琳娜·格里戈罗夫斯卡娅
尼基塔·克留科夫



免责声明

国家国际商务合作协调中心 (NCC) 采取合理措施确保本报告内容准确且最新。

然而，NCC 对个人或组织根据本报告所含信息直接或以其他方式采取的行动不承担任何责任。

报告内容按“原样”提供，NCC 不对报告及其内容做出任何陈述或保证，包括但不限于其及时性、相关性、准确性、完整性、可靠性、任何特定目的的可用性或适用性，并且报告及其内容不侵犯第三方的权利。

尽可能根据适用法律，NCC 不承担任何可能暗示的陈述或保证，并且不承担与报告、其内容及其使用相关的责任。



联系信息

地址：109147，莫斯科, 塔甘斯卡亚街, 3

电话号码：+7 (495) 990 25 18

E-mail: : info@aprcenter.ru

网站：www.nccibc.ru