

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт Дальнего Востока Российской академии наук
Центр социально-экономических исследований Китая

ПРОБЛЕМЫ
ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА
РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО
ВОСТОКА
И СЕВЕРО-ВОСТОКА КИТАЯ
В 2 КНИГАХ

КНИГА 1

Москва
ИДВ РАН
2019

УДК 339.5(571.6:511)
ББК 65.428(2Рос)(5Кит)
П78

Утверждено к печати Учёным советом ИДВ РАН

Ответственные редакторы:

д.э.н., проф. *А.В. Островский* (РФ, заместитель директора ИДВ РАН),
проф. *Чжу Юй* (КНР, президент АОН пров. Хэйлунцзян)

П78 Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. — М. : ИДВ РАН, 2019. — 432 с.

ISBN 978-5-8381-0352-9

ISBN 978-5-8381-0353-6

Последние два десятилетия отмечены крупными достижениями российско-китайского сотрудничества в торгово-экономической сфере; объем торговли между двумя странами увеличился в 14 раз, с 6 млрд долл. в 1991 г. до 84 млрд долл. в 2017 г. Сотрудничество распространяется на другие сферы. Например, приграничная торговля постепенно становится заметной частью общей торговли; формы торговли изменяются от бартера до спотовой торговли; постепенно реализуются проекты сотрудничества между двумя странами в нефтяной и газовой сферах; находится в стадии строительства мост через пограничную реку Амур, что позволит заметно улучшить инфраструктуру приграничной торговли.

Ключевые слова: российско-китайское сотрудничество, торгово-экономические отношения, инфраструктура, приграничная торговля, инициатива «Один пояс — один путь».

During the past two decades, great achievements have been made in the Sino-Russian economic and trade cooperation, with the trade volume between the two countries increasing by 14 times, from 6 billion US dollars in 1991 to 84 billion US dollars in 2017. Cooperation has been extended into other sectors. For instance, border trade gradually evolves to be formal general trade; trade settlement changes from barter trade to spot trade; cooperation projects in oil and natural gas between the two countries are on the schedule; and the boundary river bridge, a hot issue for many years, is under construction, which will significantly improve border trade infrastructure.

Keywords: Sino-Russian economic and trade cooperation, economic and trade relations, infrastructure, border trade, Belt and Road Initiative.

УДК 339.5(571.6:511)
ББК 65.428(2Рос)(5Кит)

ISBN 978-5-8381-0352-9
ISBN 978-5-8381-0353-6

© Коллектив авторов, 2019
© ИДВ РАН, 2019

Содержание

Книга 1

Предисловие	5
-------------------	---

Раздел 1. КИТАЙСКАЯ ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ» И ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

<i>Лю Шуан.</i> Общий доклад о развитии российско-китайского экономического сотрудничества	9
<i>Островский А.В.</i> Место и роль торгово-экономических связей российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая в китайской инициативе «Экономический пояс Шелкового пути»	24
<i>Ли Синь.</i> «Один пояс — один путь» в России: концепция единой Евразии	36
<i>Чэн Ицзюнь.</i> Ситуация, проблемы и перспективы российско-китайского торгово-экономического сотрудничества	60
<i>Баженова Е.С.</i> Демографическая ситуация и освоение Дальнего Востока РФ: основные направления в рамках инициативы «Экономического пояса Шелкового пути»	85
<i>Лян Сюэцю.</i> Исследование механизма гарантии безопасности Северо-Востока Китая для сотрудничества с Россией	99

Раздел 2. ПРОБЛЕМЫ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

<i>Цзоу Сюфан.</i> Анализ и прогноз регионального сотрудничества Северо-Востока Китая и российского Дальнего Востока	119
<i>Гу Сяобинь, Чэнь Хунпэн, Моу Хунбо.</i> Прогноз и анализ ситуации развития российско-китайской торговли товарами	146
<i>Ань Чжаочжэнь.</i> Перспективы и новые шансы для создания российско-китайской зоны свободной торговли	163

<i>Гао Юйхай.</i> Создание свободного порта Владивосток и сотрудничество провинции Хэйлуцзян с Россией	175
<i>Цзян Чжэньцзюнь.</i> Тенденции развития и ситуация в российско-китайском сотрудничестве в сфере трансграничной электронной торговли	192

Раздел 3. РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ОТРАСЛЕВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ НА СОПРЕДЕЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ

<i>Сазонов С.Л., Чэнь Сяо.</i> Современное состояние российско-китайской приграничной интеграции в области транспорта	211
<i>Сазонов С.Л., Чэнь Сяо.</i> Императивы формирования российско-китайских региональных и евроазиатских транспортных коридоров	240
<i>Го Сяоцун.</i> Российско-китайское финансовое сотрудничество и тенденции развития	255
<i>Терентьева Т.Г.</i> Состояние и особенности китайских инвестиций в России. Россия в инвестиционном потоке Китая: Дальневосточный вектор	284
<i>Цао Чжисхун.</i> Прогноз перспектив и анализ ситуации развития российско-китайского сотрудничества в сфере энергоресурсов	300
<i>Матвеев В.А.</i> Природный газ как перспективный ресурс сотрудничества ДФО России и Северо-Востока Китая	318
<i>Юй Сюаоцин.</i> Сотрудничество Азиатского банка инфраструктурных инвестиций с российско-китайскими инфраструктурными проектами	331
<i>Ци Вэньхай.</i> Анализ и прогноз развития российско-китайского сотрудничества в сфере научно-технических инноваций	352
<i>Кранина Е.И.</i> Проблемы российско-китайского экологического сотрудничества в Дальневосточном регионе	374
<i>Фэн Аньцюань.</i> Анализ и прогноз форм развития российско-китайского сотрудничества в лесной промышленности	391
<i>Чу Дунмэй.</i> Анализ и прогноз ситуации российско-китайского сотрудничества в сельском хозяйстве	411

Предисловие

Большие изменения произошли в российско-китайском торгово-экономическом сотрудничестве. Россия активно поддерживает китайскую инициативу «Один пояс — один путь». В мае 2017 г. президент В. Путин высоко оценил инициативу «Один пояс — один путь» на международном форуме сотрудничества, где лидеры двух стран снова подчеркнули важность и необходимость сближения инициативы «Один пояс — один путь» и создания Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

В начале июля 2017 г. Председатель КНР Си Цзиньпин посетил с визитом Россию и главы государств подписали совместное заявление о дальнейшем углублении российско-китайского всестороннего стратегического партнерства, одобрили реализацию положений российско-китайского договора о дружбе и осуществили всестороннее планирование развития российско-китайских отношений. Председатель Си Цзиньпин и президент В. Путин также провели встречи в рамках саммита G20 в Гамбурге (Германия). В саммите БРИКС в г. Сямэне (Китай), на неформальной встрече лидеров 25 стран АТЭС в г. Дананге (Вьетнам) был достигнут важный консенсус по углублению всестороннего стратегического партнерства между Китаем и Россией. Во время визита премьера Российской Федерации в Китай в конце 2017 г. Си Цзиньпин выдвинул инициативу «Полярного экономического пояса Шелкового пути», который получил позитивный отклик со стороны России. В будущем Китай и Россия будут осуществлять всестороннее сотрудничество на земле, на льду и на море, чтобы заложить прочный экономический фундамент для будущего двустороннего стратегического партнерства.

Масштаб совместных двухсторонних проектов расширяется, в первую очередь, в области развития приграничной инфраструктуры,

в частности в активном строительстве двух мостов через реку Амур: Хэйхэ — Благовещенск и Нижнеленинское — Тунцзян. Кроме того, активно и неуклонно продвигается строительство двух международных транспортных коридоров Приморье-1 и Приморье-2. Еще более важно то, что Россия и Китай добились удовлетворительных результатов в региональном сотрудничестве. Если взять 2017 год как поворотный пункт российско-китайского регионального сотрудничества, то обе стороны будут решать связанные с этим проблемы и пойдут более быстрым путем. Продолжающееся усиление экономического сотрудничества между Китаем и Россией улучшает российско-китайские отношения и идет на пользу двум странам и их народам.

Российский Дальний Восток также активно продвигает региональное развитие. К концу 2017 г. Россия создала 18 территорий опережающего социально-экономического развития на Дальнем Востоке. В сентябре 2017 г. президент Путин ясно указал на Восточном форуме, что развитие Дальнего Востока — это одна из главных стратегий повышения конкурентоспособности России. Китай стал крупнейшим инвестором на Дальнем Востоке с объемом инвестиций свыше 16 млрд юаней. С осуществлением стратегии открытости на российском Дальнем Востоке и дальнейшим продвижением плана оживления Северо-Востока Китая сопряжение региональных стратегий двух стран и развивающееся сотрудничество между ними стали важным стимулом регионального развития. Региональное сотрудничество как платформа способно развернуть всестороннее экономическое сотрудничество Китая и России по всем направлениям.

Preface

Great changes have taken place in Sino-Russian economic and trade cooperation in 2017, and Russia actively supports China's Belt and Road Initiative. In May 2017, President Putin spoke highly of the Belt and Road Initiative during the presence in the International Cooperation Forum, where the two heads again stressed the importance and necessity of docking the Belt and Road Initiative and the construction of Eurasian Economic Union, and the bilateral planning, deployment and interactions on the Belt and Road Initiative attracted much attention. At the beginning of July 2017, President Xi Jinping visited Russia, and the two heads signed «Joint Statement on Further Deepening China-Russia Comprehensive Strategic Cooperative Partnership», approved the implementation outline of «Sino-Russian Treaty of Friendship», and made an overall planning for the development of Sino-Russian relationship. President Xi and President Putin also held meetings in the G20 summit in Hamburg, German, the BRIC summit in Xiamen, China, the twenty-fifth APEC informal leadership meeting in Da Nang, Vietnam and they reached important consensus on deepening the comprehensive strategic partnership between China and Russia. During Russian Prime Minister Medvedev's visit to China at the end of 2017, President Xi Jinping put forward the Polar Silk Road Economic Belt, which received a positive response from Russia. In the future, China and Russia will carry out comprehensive cooperation on land, ice and in sea, in order to lay a solid economic foundation for the future bilateral strategic partnership.

The scale of joint projects between the two sides is expanding, first in cross-border infrastructures, such as the two friendly bridges that are under active construction across Heilongjiang River (Amur River), namely Blagoveshchensk-Heihe Bridge and Nizhneleninskoye-Tongjiang Bridge. In addition, Binhai No. 1 and Binhai No. 2 international traffic corridors

are actively and steadily promoted. More importantly, China and Russia have also achieved satisfactory results in regional cooperation. With 2017 identified as a turning point for Sino-Russian regional cooperation, the two sides will solve related problems and embark on a fast-developing track. The continuous strengthening of economic cooperation between China and Russia improves China-Russia relations and benefits the two countries and their people.

The Russian Far East is also actively promoting regional development. By the end of 2017, Russia had set up 18 advanced social and economic development zones in the Far East. In September 2017, President Putin made it clear at the Eastern Forum that developing the Far East was one of the main strategies to improve the competitiveness of Russia. China has become the largest investor in the Far East, with an investment volume of more than 16 billion yuan. With the implementation of the opening strategy of Russian Far East and the further promotion of China's Dongbei Revitalization Plan, the docking and cooperation in regional strategies between the two countries have become an important impetus for regional development. Regional cooperation, as a platform, is bound to propel the overall economic cooperation between China and Russia in an all-around way.

Раздел 1

КИТАЙСКАЯ ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ» И ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Лю Шуан*

ОБЩИЙ ДОКЛАД О РАЗВИТИИ РОССИЙСКО- КИТАЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Аннотация. Рассмотрены основные этапы экономического сотрудничества. В поле зрения автора — причины взлетов и падений объемов китайско-российской торговли. Главными из них автор считает, с одной стороны, укрепление и развитие политических отношений двух стран, а с другой — зависимость российской экономики от мировых цен на энергоносители. Перспективы развития экономического сотрудничества связываются с участием двух стран в реализации проекта «Один пояс — один путь», а также с его сопряжением с ЕАЭС.

Ключевые слова: Китай, Россия, «Один пояс — один путь», ЕАЭС, «Экономический коридор Китай—Монголия—Россия», товарооборот, взаимные инвестиции.

* Лю Шуан, д.н., гл. н. с. Центра изучения проблем Северо-Восточной Азии АОН провинции Хэйлуцзян.

Китайско-российские торгово-экономические отношения обладают длительной историей и уходят своими корнями в прошлое. Китай и Россия — крупные страны Европы и Азии, имеющие общие границы. Китайско-российский товарооборот длительное время занимает важное место в объеме товарооборотов обоих государств. Вступив в XXI век, китайско-российские отношения всестороннего стратегического партнерства неуклонно углубляются, отношения двух стран вступают в наивысший период своего развития, предоставляя политические гарантии всестороннему взаимодействию двух стран во многих областях, став важнейшей движущей силой двустороннего сотрудничества. Непрерывное расширение китайско-российского торгово-экономического сотрудничества также сможет укрепить основу дальнейшего развития отношений стратегического партнерства двух стран. В статье приведен краткий обзор истории китайско-российского торгово-экономического сотрудничества и на его основе проведен анализ современного состояния китайско-российского экономического сотрудничества. Кроме того, рассмотрены перспективы дальнейшего китайско-российского экономического сотрудничества.

1. Обзор истории развития китайско-российского экономического сотрудничества

После 1992 г. отношения Китая и России успешно развивались. Отношения правительств двух стран с позиции «смотреть друг на друга как на дружественные государства» в 1994 г. поднялись до уровня «отношений конструктивного партнерства» и в 1996 г. стали «партнерскими отношениями стратегического сотрудничества, равенства и доверия, направленными в XXI век». В 2010 г. отношения двух стран достигли уровня «всеобъемлющих партнерских отношений стратегического сотрудничества», а в 2014 г. вступили в «новый этап всеобъемлющих партнерских отношений стратегического сотрудничества», демонстрируя тенденцию к росту и развитию. Успешное развитие политических отношений между двумя странами не только благоприятствует экономическому росту двух стран, но и энергично содействует участию в мировой экономической глобали-

зации, а благоприятные экономические связи закладывают основу политических отношений Китая и России. С 1992 по 2009 гг. китайско-российский товарооборот составил 322,12 млрд долл. При этом отрицательное сальдо в торговле Китая с Россией достигло 29,03 млрд долл., составив 9 % от общего товарооборота. За 10 лет с 1992 по 2010 гг. китайско-российский среднегодовой товарооборот превысил 10 млрд долл., с 2002 по 2004 гг. он удвоился, достигнув 20 млрд долл. С 1992 г. по настоящее время китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество можно разделить на два периода.

1. Этап стремительного развития и постепенного замедления в 1992—1999 гг.

В 1989 г. китайско-советские отношения стали всесторонне улучшаться, торговля двух стран получила быстрое развитие, в условиях доминирования приграничной торговли в различных формах китайско-российская торговля стремительно развивалась. После распада СССР Россия стала новым экономическим субъектом, важнейшим торговым партнером Китая. После 1991 г. в условиях серьезного дефицита товаров, вызванного длительным господством плановой экономики, российские внешнеэкономические потребности начали стремительно расти. В 1992 г. объем китайско-российского товарооборота достиг 5,86 млрд долл., что на 50 % больше китайско-советского товарооборота 1991 г. В 1993 г. товарооборот двух стран составил 7,68 млрд долл., продемонстрировав скачкообразную тенденцию. Быстрое развитие китайско-российского товарооборота обладает следующими важнейшими особенностями. Во-первых, его росту во многом содействовало открытие долгое время закрытых или частично закрытых пограничных пунктов пропуска через государственные границы, после чего товарооборот нарастал стремительными темпами, продемонстрировав возросший спрос двух сторон в обмене товарами в рамках приграничной торговли. Во-вторых, многообразие форм китайско-российского товарооборота оживило рынок. К примеру, развивались такие области сотрудничества, как местная приграничная торговля, строительные подряды, сотрудничество в области трудовых ресурсов, переработка поставляемого сырья, создание совместных предприятий, лизинг, военные проекты,

проекты в научно-технической и других областях. Наблюдались твердые намерения в сотрудничестве по разным направлениям. В-третьих, одновременно с быстрым развитием китайско-российского экономического сотрудничества и проявившейся свободой в торговых сделках стали проявляться черты хаоса в управлении и на рынке, а также другие негативные черты. Несмотря на то, что стремительное развитие приграничных городов позволило разбогатеть некоторым категориям граждан, стремления к сиюминутной выгоде продемонстрировали, что такому роду коммерческой деятельности не хватает устойчивости и стабильности.

После кратковременного быстрого роста китайско-российского товарооборота наступил период спада и застоя. В 1994 г. объем товарооборота двух стран составил 5,08 млрд долл. — это на 34 % меньше, чем объем товарооборота в 1993 г., когда он равнялся 7,68 млрд долл. Китайско-российская торговля после роста в 1995—1996 гг. характеризовалась падением в течение последовавших двух лет. Основными причинами сложившейся ситуации, можно назвать существенные потрясения в российской экономике и резкий экономический спад. В 1999 г. объем товарооборота двух стран составил всего 5,72 млрд долл. — объем товарооборота за 6 лет не вырос, а наоборот упал. Причины стагнации китайско-российского товарооборота достаточно сложны, но в основном это неполитические причины, так как в этот период двусторонние визиты лидеров двух стран стали нормальным явлением, обеими сторонами также был подписан ряд договоров и соглашений. В целом, основными социально-экономическими причинами являются: во-первых, переход Китая и России от плановой к рыночной экономике. Хаотичная структура рынка, беспорядок в области контроля и управления при развитии приграничной торговли привели к тому, что некоторые компании стали терпеть убытки, даже банкротиться и закрываться, что привело к значительному спаду в объемах китайско-российской торговли. В то же время, правительство президента Ельцина придерживалось радикальных реформ, осуществляемых методами «шоковой терапии», которые заставили российскую экономику приблизиться к краху. В этих условиях торговля России и Китая также не могла заметно вырасти. Во-вторых, вслед за фундаментальными изменениями в

системе внешней торговли, началом политики всесторонней открытости РФ внешнему миру и в связи с переходом России к рыночной экономике на российский рынок постепенно стали поступать товары из многих других стран, быстро ликвидировав чрезмерную зависимость России от китайского импорта. Особенно это проявилось в начале 1990-х гг., когда в результате развития «приграничной челночной торговли» китайские низкокачественные товары, поступавшие на российский рынок, сформировали негативную репутацию китайских товаров, а преимущества приграничной торговли двух стран стали уменьшаться, также вызвав спад в китайско-российской торговле. В-третьих, в это время торгово-экономические отношения России с Западом улучшились, некоторые крупномасштабные инвестиционные проекты стимулировали рост товарооборота России со странами Запада, Японией и Южной Кореей, с Китаем же было начато незначительное количество крупных совместных проектов сотрудничества. Кроме того, стремительное развитие китайской экономики и технологий, регулирование структуры торговли неуклонно снижали объемы китайского импорта наукоемких товаров и оборудования из России, а сам китайский импорт стал концентрироваться на ввозе энергоресурсов и сырья, что стало еще одной важнейшей причиной уменьшения объемов и стоимости китайско-российской торговли.

2. Этап быстрого роста в 2000—2015 гг.

После 1999 г. в связи с быстрым ростом мировых цен на энергоносители российская экономика, опирающаяся преимущественно на экспорт энергоресурсов, начала стремительно развиваться, тем самым оживив китайско-российскую торговлю. На этом фоне китайско-российская торговля восемь лет устойчиво росла.

В это время президентом России стал В. Путин. Приоритетной задачей управления государством он объявил восстановление России в качестве великой державы. Углубляющиеся отношения стратегического сотрудничества с Китаем В. Путин сделал важнейшим приоритетом международных отношений, многократно указывая на необходимость устанавливать более тесные торгово-экономические связи с Китаем. После этого китайско-российская торговля начала непрерывный и быстрый рост. С 2000 по 2008 гг. ежегодный прирост

объемов китайско-российского товарооборота составлял 40, 33, 11,8, 32,1, 34,7, 37,1, 14,7, 44,3 и 18 %. Из них в 2007 г. объем китайско-российского товарооборота составил 48,17 млрд долл., достигнув наивысшего значения с 1992 г. В 2008 г. объем китайско-российского товарооборота вырос на 18 %. Несмотря на замедление темпов роста, объем товарооборота в 56,84 млрд долл. вновь побил прежний рекорд. Из-за влияния мирового финансового кризиса 2008 года началось сокращение темпов роста китайско-российского товарооборота. В 2009 г. объем взаимного товарооборота упал до 38,8 млрд долл. Но влияние этого кризиса было достаточно коротким: в 2010 г. китайско-российский товарооборот достиг 55,45 млрд долл., увеличившись на 43,1 % по сравнению с предыдущим годом, в основном вернувшись к докризисному уровню.

23 августа 2012 г. после 20 лет переговоров Россия стала 156-м членом ВТО. В соответствии с соглашением, после вступления в ВТО Россия должна была постепенно облегчить доступ иностранных товаров на свой внутренний рынок, что обеспечивало лучшие условия и возможности для товаров китайских предприятий. В 2013 г. объем китайско-российского товарооборота вырос по отношению к показателю прошлого года на 1,1 %, достигнув 89 млрд долл. При этом объем экспорта из Китая в Россию вырос на 12,6 %, составив 50 млрд долл., а объем экспорта из России в Китай уменьшился на 10 %, приблизившись к 40 млрд долл. Начиная с этого времени, объем китайско-российского товарооборота постепенно увеличивался и в 2014 г. достиг 95,3 млрд долл., приблизившись к отметке в 100 млрд долл. Однако введение западных санкций после украинского кризиса, снижение международных цен на энергоносители, девальвация рубля и ряд других причин отрицательно повлияли на российскую экономику, что отразилось и на китайско-российской торговле, основанной преимущественно на торговле энергоресурсами. В 2015 г. объем китайско-российского товарооборота снизился до 68 млрд долл., сокращение объема по сравнению с предыдущим годом составило 28,6 %.

Развитие китайско-российских торгово-экономических отношений в первые 15 лет XXI века характеризовалось постоянными новыми рекордами — в 2008 г. объем китайско-российского товаро-

оборота вырос в 11 раз по сравнению с 1992 годом, укрепив основу партнерских отношений стратегического сотрудничества двух стран, энергично стимулируя экономическое развитие и торгово-экономические связи стран и районов. В этот период причины быстрого развития китайско-российских торгово-экономических отношений заключались в следующем.

Во-первых, в непрерывном укреплении и развитии уровня политических отношений двух стран. В начале XXI века В. Путин стал преемником Б. Ельцина на посту президента России. После вступления в должность во время обсуждения китайско-российских отношений он многократно подчеркивал, что Китай действительно является стратегическим партнером. Такие отношения наших стран должны продолжаться и в будущем веке. Во время первого визита В. Путина в Китай в подписанной двумя сторонами китайско-российской «Пекинской декларации» было заявлено о необходимости поднять на новый уровень двусторонние межгосударственные отношения. После XVIII съезда ЦК КПК Председатель КНР товарищ Си Цзиньпин подчеркивал необходимость на основе принципа «наследя старое, открывать новое» продолжать традицию всестороннего углубления китайско-российских партнерских отношений стратегического сотрудничества для того, чтобы открыть новый период добрососедского, взаимовыгодного сотрудничества двух стран «с единой судьбой». Эта политика будет играть важную роль в повышении уровня и качества китайско-российского экономического сотрудничества.

Во-вторых, правительства и лидеры двух стран должны обратить пристальное внимание на развитие китайско-российских экономических связей. После 1992 г. китайско-российские торгово-экономические отношения хоть и претерпевали невзгоды, но в целом непрерывно улучшались. Особенно после 2000 г. правительства и лидеры КНР и РФ стали уделять пристальное внимание торгово-экономическому развитию двух стран. Китайский и российский руководители многократно заявляли, что перспективы двустороннего сотрудничества огромны, в настоящее время важнейшей задачей по-прежнему является проведение крупномасштабного экономического сотрудничества, соответствующего уровню политических отношений.

Ключевой повесткой дня регулярных встреч премьер-министров двух стран также является торгово-экономическое сотрудничество.

В-третьих, в китайско-российском экономическом строительстве, особенно в приграничных районах, необходимо постепенно расширять торгово-экономические отношения двух стран, развивать экспортно-ориентированную экономику, участвовать в еще более масштабном трансграничном сотрудничестве, претворять в жизнь новые цели развития.

Наряду с позитивным развитием китайско-российских торгово-экономических отношений стали постепенно проявляться трудности и проблемы. Важнейшими из которых являются следующие. Во-первых, российский энергетический сектор оказывает влияние на структуру китайско-российской торговли. Влияние российской энергетической отрасли на протяжении длительного времени приводило к упрощению структуры российского экспорта, торговая структура была представлена преимущественно энергоносителями и природными ресурсами. С одной стороны, на определенном этапе это привело к образованию отрицательного сальдо в китайско-российской торговле, с другой стороны, на структуру взаимной торговли сильно повлияли колебания мировой экономики, а снижение мировых цен на энергоресурсы напрямую стало причиной существенного спада в объемах и стоимости китайско-российской торговли. Во-вторых, до сих пор существуют проблемы нездорового развития приграничной торговли. Из-за того что Китай и Россия находятся в процессе перехода к рыночной экономике, а также являются соседними государствами с единой сухопутной границей, было трудно избежать появления «спекулянтов» и других нездоровых проявлений в торговле в начале 1990-х гг. Поддельные и низкокачественные товары на начальном этапе на длительный срок повлияли на имидж китайских товаров. В-третьих, отрицательное влияние «серых» таможенных схем. Длительное время досаждающие китайско-российской торговле нездоровые явления, включая «серый каботаж», откаты при уплате налогов и др., не соответствующие правилам международной торговли, создали ряд проблем и, в определенной степени, причинили ущерб интересам двух стран, оказывая влияние на государственные и общественные отношения Китая и России. Россий-

ское правительство с 2009 г. начало борьбу с «серыми» таможенными схемами. Несмотря на то, что некоторые китайские предприниматели стали терпеть убытки, в известной степени это способствовало решению проблем в китайско-российской торговле. В результате большое количество китайских фирменных товаров стало ввозиться в Россию через официальные торговые каналы, что послужило стимулом для упорядочивания и налаживания китайско-российского торгового сотрудничества.

2. Анализ китайско-российского экономического сотрудничества в 2016—2017 гг.

В 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул поочередно в Казахстане и в Индонезии важные инициативы совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Строительство маршрута «Одного пояса — одного пути» стало быстро развиваться, постепенно сформировалась обстановка совместного обсуждения, совместного строительства и совместного пользования плодами сотрудничества странами, прилегающими к маршруту. Были реализованы первые значительные совместные проекты. Развитие сотрудничества Китая и стран, расположенных вдоль маршрута «Одного пояса — одного пути», неуклонно ускоряется, став новым стимулятором экономического роста прилегающих стран и районов и открывая огромное пространство для совместного развития. Россия стала важным государством, принимающим активное участие в строительстве «Одного пояса — одного пути», выдвинув инициативы сопряжения развития ЕАЭС со стратегией «Один пояс — один путь». Эта инициатива получила одобрение китайской стороны. Обе стороны надеются, что китайско-российские торгово-экономические связи будут постепенно развиваться в новых рамках международного сотрудничества.

11 сентября 2014 г. Председатель КНР Си Цзиньпин, Президент РФ В. Путин и Президент Монголии Цахиагийн Элбэгдорж провели переговоры руководителей трех стран в Душанбе. На этой встрече Си Цзиньпин подчеркнул, что стратегии развития трех стран во многом совпадают, китайская сторона выдвигает инициативу совме-

стного строительства «Экономического пояса Шелкового пути», получив активную поддержку российской и монгольской сторон. «Мы сможем провести сопряжение маршрута “Экономического пояса Шелкового пути” с Транссибирской магистралью в России и монгольскими степными дорогами, создав “Экономический коридор Китай—Монголия—Россия”». 9 июля 2015 г. Китай, Монголия и Россия подписали в Уфе «Меморандум взаимопонимания о программе создания экономического коридора Китай—Монголия—Россия». 23 июня 2016 г. Китай, Монголия и Россия в Ташкенте подписали «Программу создания «Экономического коридора Китай—Монголия—Россия». Главы России и Китая договорились о сопряжении направленных на целостное евразийское сотрудничество инициативы создания «Одного пояса — одного пути» и развития ЕАЭС. Отныне обе стороны, объединив усилия и стимулируя всестороннее сотрудничество во многих сферах, могут рассчитывать на значительное развитие. Китайско-российские торгово-экономические отношения стали важнейшей экономической основой китайско-российских партнерских отношений стратегического сотрудничества, в свою очередь торгово-экономическое деловое сотрудничество непрерывно укрепляется, его основа становится все прочнее, а перспективы — еще более обширными. В 2016 г. в условиях слабого роста глобальной экономики китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество добилось положительных результатов.

Во-первых, произошло увеличение отрицательного сальдо в торговле России с Китаем, поскольку в условиях продолжающегося кризиса глобальной экономики темпы роста российской экономики по-прежнему остаются отрицательными. В 2016 г. объем китайско-российского товарооборота вырос на 2,2 % и составил 69,5 млрд долл., увеличившись с показателя в 68 млрд долл. в 2015 г. Среди 10 крупнейших китайских торговых партнеров Россия первая показывает положительный рост объемов торговли, играя позитивную роль в росте региональных экономик двух стран.

Во-вторых, структура торговли постоянно совершенствуется. Хотя нефть и природный газ, по-прежнему, являются важнейшими статьями китайского импорта, однако объемы товарооборота китайско-российской электротехнической и сельскохозяйственной про-

дукции выросли на 17 % и 11 % соответственно. Китай стал крупнейшим импортером российских пищевых продуктов.

В-третьих, бурно развивается инвестиционное сотрудничество. Китайские предприятия ускоряют проведение политики «выхода за рубеж», совместно с российской стороной участвуя в инфраструктурном строительстве в рамках программ «Одного пояса — одного пути», «Экономического коридора Китай—Монголия—Россия» и, особенно, в рамках «Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики». Согласно российской статистике, в конце 2016 г. общий объем накопленных китайских инвестиций в РФ приблизился к отметке в 50 млрд долл., превратив Китай в четвертого крупнейшего инвестора в Россию.

В-четвертых, стремительно развивается трансграничная интернет-торговля и другие новые отрасли. В китайско-российских приграничных районах бурно развивается трансграничная электронная торговля. В первой половине 2016 г. объем китайско-российского товарооборота в области электронной торговли составил 1,2 млрд долл., показав ускорение темпов роста, расширение ассортимента продукции, увеличение сбыта и другие особенности. Россия стала второй страной для экспорта китайской продукции в рамках трансграничной электронной торговли.

В-пятых, налицо новые прорывы в энергетическом сотрудничестве. В 2016 г. Китай импортировал из России 52,48 млн тонн сырой нефти, рост составил 23,7 %. Россия стала крупнейшим экспортером сырой нефти в Китай. В то же время, интенсифицируются строительные работы в рамках реализации проекта прокладки восточной ветки российско-китайского газопровода через г. Хэйхэ в пров. Хэйлунцзян. После официального выхода на проектную мощность по транспортировке газа ежегодно в Китай можно будет перекачивать 38 млрд кубометров природного газа.

В 2017 г. китайско-российская торговля продолжила свой рост, ее объемы будут постепенно увеличиваться. Согласно статистическим данным Федеральной таможенной службы РФ, с января по июнь 2017 г. объем российско-китайского товарооборота составил 38,38 млрд долл., увеличившись по сравнению с аналогичным пе-

риодом прошлого года на 35,4 %. Россия экспортировала в Китай товаров на сумму 18,186 млрд долл. (рост 39,5 %), импортировала из Китая продукции на сумму 20,194 млрд долл. (рост 31,9 %). По предварительным прогнозам в 2017 г. объем китайско-российского товарооборота превысил 75 млрд долл.

Причины восстановления роста объемов китайско-российского товарооборота заключаются не только в повышении международных цен на нефть. Существуют и другие стимулирующие факторы.

Во-первых, реализация инициативы «Одного пояса — одного пути» ускоряет формирование сотрудничества в сопредельных странах в таких областях, как совместное планирование, инфраструктурное строительство и совместное использование плодов сотрудничества, а также стимулирует ускоренное развитие китайско-российской интеграции на государственном и региональном уровнях, став новым стимулятором экономического роста двух стран и сопредельных районов, открывая пространство для соразвития и реализации ряда программ сотрудничества, которые смогут сформировать новые возможности для развития китайско-российского торгово-экономического сотрудничества.

Во-вторых, ускорение темпов развития Дальнего Востока России сможет стать дополнительным стимулом для китайско-российского регионального сотрудничества. Принятие закона о создании «территорий опережающего развития» (ТОР) и законопроекта о свободном порте Владивосток свидетельствует о том, что РФ проявляет небывалую активность в развитии российского Дальнего Востока. В то же время многочисленные важнейшие проекты подписанной в 2009 г. «Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики» могут быть включены в программу «Одного пояса — одного пути» и «Экономического коридора Китай—Монголия—Россия». Реализация этих проектов позволит существенно ускорить развитие китайско-российского регионального сотрудничества и обогатить внутреннее содержание китайско-российского стратегического партнерства.

В-третьих, ускоряются темпы оптимизации структуры китайско-российской торговли, получают развитие новые методы сотруд-

ничества в сфере энергоресурсов. Китайско-российское энергетическое сотрудничество отличается, в значительной степени, взаимодополняемостью. Торговля энергоносителями все время являлась важнейшей областью торгово-экономического сотрудничества двух стран. В последние годы китайско-российское энергетическое сотрудничество успешно продвигается, стабильно развиваются важнейшие нефтяные и атомные проекты, стимулируя дальнейшее развитие торгово-экономических отношений двух стран. Китай и Россия стремятся постоянно совершенствовать методы сотрудничества, ускоряя продвижение совместных проектов в торговле углеводородами, в области совместного использования электроэнергетики, в сфере лесного хозяйства и в других областях, энергично расширяя и углубляя его.

В-четвертых, масштабная реализация китайско-российских приграничных инфраструктурных проектов может стимулировать развитие китайско-российской торговли. В настоящий момент ведется активная работа по реализации проектов «три моста — один остров» в сопредельных районах провинции Хэйлунцзян и прилегающих регионах российского Дальнего Востока. Это — совместное строительство моста Нижнеленинское—Тунцзян, автомобильного моста Благовещенск—Хэйхэ, автомобильного моста Полтавка—Дуннин, совместное освоение транспортной инфраструктуры острова Большой Уссурийский. Развиваемая в рамках этих проектов местная экономика, возводимые новые объекты и кластеры, создаваемая инфраструктурная сеть и новые логистические схемы привлекают внимание и стимулируют укрепление инвестиционных намерений всех сторон и одновременно придают новый импульс инфраструктурному строительству в России. В то же время, развитие кооперации в области среднего и малого бизнеса, ускорение и углубление торгово-экономического регионального сотрудничества имеют позитивное значение для укрепления двусторонних региональных экономических связей и интеграции.

Таким образом, благодаря совместным усилиям китайской и российской сторон преимущества высокого уровня политических отношений двух стран могут обеспечить еще большие успехи в области укрепления делового сотрудничества, стимулировать повы-

шение качества и уровня двусторонней торгово-экономической интеграции и обеспечить продолжение здорового и поступательного развития китайско-российских отношений всестороннего стратегического партнерства.

В настоящее время Китай и Россия отдают силы тому, чтобы реализация возможностей соразвития принесла двустороннему сотрудничеству взаимовыгодные результаты. В то же время, для того чтобы понять, каким образом в будущем будут сохранены и упрочены результаты китайско-российского торгово-экономического соразвития, продолжено совершенствование уровня двустороннего торгово-экономического сотрудничества, успешно осуществлен переход китайско-российского экономического сотрудничества к всестороннему стратегическому сотрудничеству. Необходимо осознать новые реалии, генерировать новые идеи в целях обогащения содержания двустороннего сотрудничества, использовать инновационные методы для ликвидации «узких мест» в сотрудничестве и стимулировать переход торгово-экономического сотрудничества на новый качественный уровень.

Практика показала, что одна из важнейших причин быстрого развития китайско-российских торгово-экономических отношений заключена в сохранении достаточно высоких темпов роста экономик двух стран. В период 2010—2014 гг. Россия за счет принятия различных политических мер успешно обеспечивала экономический рост, контролировала размер бюджетного дефицита, боролась с инфляцией, что сыграло важную роль в развитии китайско-российской торговли. Однако, в силу введения западных санкций, снижения цен на сырую нефть, девальвации рубля в 2014 г. после возникшего в российской экономике кризиса, темпы прироста российского ВВП имели отрицательные значения, а именно: $-2,8\%$ в 2015 г. и $-0,6\%$ в 2016 г. Все эти обстоятельства, несомненно, серьезно отразились на китайско-российских торгово-экономических отношениях. Начиная с 2017 г., российская экономика начала стабилизироваться и даже вступила в стадию медленного роста — за первое полугодие 2017 г. ВВП России вырос на $1,6\%$. Мы полагаем, что показатель китайско-российского товарооборота в период с января по июнь 2017 г. в размере 38,38 млрд долл. несомненно обеспечит преодоление значе-

ния в 75 млрд долл., рассчитанного за весь 2017 г. При условии реализации вышеизложенных планов, а также обеспечения роста объемов взаимных инвестиций, расширения строительства инфраструктурной сети, ускорения возведения промышленных парков и реализации ряда других проектов вполне вероятно, что к концу 2018 г. объем китайско-российского товарооборота превысит 90 млрд долл. и даже преодолет планку в 100 млрд долл.

Перевод: Е.О. Заключьминская

А.В. Островский

МЕСТО И РОЛЬ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И СЕВЕРО-ВОСТОКА КИТАЯ В КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЕ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

Аннотация. В статье проведен сравнительный анализ экономической ситуации на российском Дальнем Востоке и Северо-Востоке Китая, показаны основные проблемы, сдерживающие поступательное развитие этих территорий. В ходе сравнительного анализа автор приходит к выводу, что на обеих территориях основной проблемой является не только недостаточное развитие транспортной инфраструктуры, но и слабые торгово-экономические связи обоих регионов. В этой ситуации основным выходом является подключение России к китайской инициативе «Один пояс — Один путь» и активное участие ее в экономическом коридоре Монголия—Китай—Россия как для стимулирования социально-экономического развития российского Дальнего Востока, так и для использования дальневосточной территории для решения экономических проблем Северо-Востока КНР.

Ключевые слова: Дальний Восток, Северо-Восток Китая, экономический коридор Монголия—Китай—Россия, Сибирь, инфраструктура, китайская инициатива «Один пояс — один путь», торгово-экономические связи.

Территория Дальневосточного Федерального округа Российской Федерации составляет 36 % всей территории страны; но здесь проживает менее 5 % населения РФ, в недрах содержится 30 % российских запасов каменного угля, 20 % углеводородов, 25 % древесины, а также имеются значительные запасы редкоземельных и цветных металлов. Вместе с тем, инфраструктура Дальнего Востока и Сибири крайне неразвита. Лишь относительно недавно появилась единая автомагистраль, по которой можно было бы проехать из Иркутска до Владивостока. Имеются лишь две железнодорожные магистрали — Транссиб и БАМ, которые недостаточно загружены в связи с экономической неразвитостью регионов, но при наличии богатых месторождений полезных ископаемых на территориях, где они проходят и прямых выходов к крупнейшему свободному порту Владивосток (Транссиб) и к глубоководному порту Советская Гавань, превосходящему по своим естественным природным условиям глубоководный порт Сан-Франциско в США (БАМ). Недостаточно развито пароходное сообщение по Северному морскому пути, который в свое время обеспечивал большую часть так называемого «северного завоза». Следует отметить слабое развитие системы электроснабжения, телекоммуникаций, банковской сферы, а также до недавнего времени отсутствовали линии нефтепроводов и газопроводов. Иными словами, Дальний Восток и большая часть Сибири по сути дела оторваны от европейской части России. К тому же следует добавить высокие транспортные тарифы, которые увеличивают разрыв между дальневосточными регионами и европейской частью РФ в уровнях социально-экономического развития.

Северо-Восток Китая по своей территории сопоставим с Пакистаном, по численности населения с Мексикой, а по объему ВВП с Польшей. По своей площади, численности населения и объему ВВП Северо-Восток занимает последнее место в Китае по сравнению с восточным, внутренним и западным регионами, однако по ВВП на душу населения этот регион находится на 2-м месте.

Северо-Восток Китая был индустриальной базой страны еще в начале XX века, когда в процессе строительства Китайско-Восточной железной дороги и ответвления на Порт-Артур было построено большое количество предприятий в различных отраслях промышленности с уча-

ствием российского капитала. Позднее, в 30-е гг. XX в. после создания японского марионеточного государства Маньчжоу-го в Северо-Восточном Китае Япония создала свою индустриальную базу тяжелой промышленности — металлургической, металлообработки, химической на территории трех провинций. В 50-е гг. XX века и годы 1-й пятилетки (1953—1957 гг.) в КНР с помощью СССР были построены новые крупные предприятия тяжелой промышленности, в частности, Чанчуньский автомобильный завод, которые являются костяком экономической базы региона. В результате бурного развития тяжелой промышленности в регионе хорошо развита транспортная инфраструктура и отмечен высокий уровень урбанизации — от 55,7 % в провинции Цзилинь, 58,8 % в провинции Хэйлуцзян, до 67,35 % в провинции Ляонин, который заметно превышает средний показатель по стране — 56,1 % (См: *Чжунго тунцзи няньцзянь — 2016. С. 20*). В этом регионе благоприятные природные ресурсы для выращивания зерновых, поэтому он является одной из основных баз Китая по производству зерна, сельскохозяйственных продуктов питания, в том числе молока. Благодаря наличию Дацинских нефтяных месторождений регион является одним из основных производителей нефти. Также в регионе имеются богатые запасы каменного угля и железных руд. В частности, в провинции Ляонин сосредоточено 24 % запасов железной руды, что послужило базой для развития металлургической и металлообрабатывающей промышленности в регионе.

По объему ВВП на душу населения в регионе лидирует провинция Ляонин — 65524 юаней в 2015 г., которая по этому показателю вполне сопоставима с провинциями восточного Китая — Гуандун, Шаньдун и Фуцзянь и занимает по этому показателю 9-е место в стране. Две другие провинции — Цзилинь и Хэйлуцзян по своим показателям душевого ВВП — также превосходят большинство провинций Китая, но все-таки не дотягивают до провинций восточного Китая за исключением провинций Хэбэй и Хайнань (См: *Чжунго тунцзи чжайяо — 2016, Пекин, 2016. С. 31*). В целом дальнейшее развитие Северо-Востока в значительной степени будет зависеть от реализации программы восстановления старой промышленной базы Северо-Востока.

В настоящее время одной из главных проблем развития Северо-Востока Китая являются не столько более низкие показатели темпов роста валового регионального продукта по сравнению с другими регионами, сколько недостаточно развитая инфраструктура региона, прежде всего транспортная. Две провинции Северо-Востока Китая — Хэйлунцзян и Цзилинь — не имеют прямого выхода к морю, и в этих условиях лишь Ляонин имеет три крупных морских порта — Далянь, Даньдун и Инкоу, что явно не удовлетворяет экономические потребности всего региона. В особенно тяжелом положении оказалась провинция Цзилинь, которая не имеет выхода к морю и имеет общую границу небольшой протяженности с Россией и КНДР. Хотя Хэйлунцзян и имеет границу большой протяженности с Россией — около 4000 км, — однако до сих пор нет ни одного моста через пограничные реки Амур, Аргунь и Уссури и всего лишь два железнодорожных пограничных перехода — Суйфэньхэ—Гродеково и Маньчжурия—Забайкальск. В результате значительная часть произведенной продукции отправляется в порты Китая, но грузоперевозки по суше между Северо-Востоком и остальной территорией страны ограничиваются слабой транспортной сетью, соединяющей Северо-Восток с остальной частью Китая. Такая ситуация связана со сложным горным рельефом местности на границе Северо-Восточного и Северного Китая, который препятствует строительству автомобильных и железных дорог между двумя регионами. Поэтому значительная часть грузов с Северо-Востока направляется в Китай через Шанхайгуаньский проход по побережью Бохайского залива, что создает ситуацию «бутылочного горлышка» и, таким образом, становится тормозящим фактором развития Северо-Востока.

Таким образом, для российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая объективным условием динамичного развития обеих территорий является развитие приграничного сотрудничества, которое позволит поднять на новый уровень социально-экономическое развитие сопредельных территорий.

В нынешних условиях подъем Сибири и Дальнего Востока является одной из наиболее сложных стратегических задач территориального развития России. Однако, становится очевидным, что для развития дальневосточных регионов России, создания на их терри-

тории «полюсов роста», закрепления населения и увеличения численности населения на этой территории необходимо осуществлять всемерное сотрудничество со странами АТР для создания большого количества совместных предприятий, повышения доли продукции СП в объеме ВРП, увеличения душевого объема валового регионального продукта и, на этой основе, повышения платежеспособного спроса населения и развития розничной торговли и сферы услуг. При этом есть весомые основания полагать, что решение этой задачи, особенно на фоне глобализации и роста роли АТР, во многом, если не в решающей степени, лежит в плоскости активного регионального экономического сотрудничества и включения России в интеграционные процессы в АТР.

На наш взгляд, **важной формой включения районов Дальнего Востока и Сибири в систему межгосударственного сотрудничества в АТР является их подключение к проекту «Экономический пояс Шелкового пути».** С одной стороны, это кажется нереальным делом, так как все три предполагаемых маршрута проходят в другом направлении — на запад: первый — через Казахстан и европейскую часть России; второй — через Казахстан, Каспийское море, Закавказье и Турцию; третий — через Иран и Турцию. Однако анализ уже изданных в Китае многочисленных работ на эту тему показывает, что помимо традиционных трех маршрутов через европейскую часть России, Казахстан, Турцию, Иран, Грузию и Азербайджан, в эту систему включен и маршрут через Западную и Восточную Сибирь и Дальний Восток — «Степной путь Китай—Монголия—Россия». В частности, в изданной в 2017 г. фундаментальной монографии «Исследование стратегии «Одного пояса — одного пути» («一带一路»战略研究) все три железнодорожных маршрута — Транссиб, БАМ и через Монголию — рассматриваются как важная часть инициативы «Один пояс — один путь». Предполагается построить два континентальных моста «Европа—Азия» (северный и южный), и маршрут Екатеринбург—Новосибирск—Красноярск—Иркутск—Чита—Хабаровск—Владивосток станет важной составной частью северного трансконтинентального моста.

Совершенно ясно, что столбовая дорога развития российского Дальнего Востока — это осуществление крупных проектов инфра-

структурного характера, которые, в свою очередь, нуждаются в масштабных инвестициях. Понятно, что их источником могут быть либо средства из государственного бюджета, либо инвестиционные поступления в ходе масштабных интеграционных процессов с участием России в рамках программ государственно-частного партнерства. Вот почему активное сотрудничество со странами АТР можно рассматривать в качестве реального инструмента комплексного развития экономики региона.

Несмотря на территориальную близость Дальнего Востока и Забайкалья к АТР, поставки энергоносителей на крупнейший в мире энергетический рынок АТР пока не играют основной роли в российском экспорте энергоносителей. Доля экспорта нефти в КНР, Японию, Республику Корея и США составляет менее 15 % от российских поставок на мировой рынок, нефтепродуктов — менее 10 %. Поставки СПГ в Японию, Республику Корея и на западное побережье США — около 7 % суммарного экспорта газа. В экспорте угля доля АТР составляет 23 %, в экспорте электроэнергии — всего 7 %. Аналогичная ситуация наблюдается и с поставками в АТР продукции горно-металлургического комплекса, которая за исключением лома черных металлов не играет значительной роли во внешнеэкономических связях России. Лишь в поставках российского леса АТР является доминирующим.

Основная причина ограниченности внешнеэкономических связей российского Дальнего Востока и Забайкалья со странами АТР — это отсутствие развитой энергетической и транспортной инфраструктуры, низкий уровень освоения ресурсного потенциала, нерешенность ряда институциональных вопросов, включая слабую законодательную базу, плохой инвестиционный климат, ценовой разрыв между регионами Дальнего Востока и европейской частью России.

Однако интересы стран АТР не ограничиваются только получением доступа к российским энергетическим и сырьевым ресурсам. В частности, развитые страны АТР, такие как Япония, Республика Корея, Малайзия, Сингапур, готовы участвовать в модернизации портового хозяйства на Дальнем Востоке, включая создание инфраструктуры для экспорта зерновых, в повышении эффективности железнодорожного транспорта, в первую очередь — Транссиба, в орга-

низации производства горнодобывающей и сельскохозяйственной техники, а также электросилового оборудования.

Согласно опубликованному 28 марта 2015 г. совместному документу Министерства по делам развития и реформ, Министерства иностранных дел и Министерства коммерции КНР под названием «Перспективы и действия по продвижению совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века», в обоих вариантах отсутствовал маршрут через российский Дальний Восток¹. Тем не менее в данном документе указывается на необходимость учета интересов России при реализации этих проектов. В частности, о необходимости в рамках «Экономического пояса Шелкового пути» продолжить реализацию более 200 проектов в рамках подписанного в 2009 г. соглашения между РФ и КНР «Программа сотрудничества территорий Северо-Востока Китая и российского Дальнего Востока и Восточной Сибири (2009—2018)», «которые остались на бумаге или остановлены на полпути, что нанесло большой ущерб китайской стороне».

Путем развития проекта «Экономического пояса Шелкового пути» Китай делает попытку реанимировать проекты в рамках договора о территориальном сотрудничестве Северо-Востока Китая и российского Дальнего Востока и Восточной Сибири. По мнению китайской стороны, в частности, строительство мостов через реки Амур (Хэйхэ—Благовещенск, Тунцзян—Нижнеленинское) и Уссури (Хулинь—Лесозаводск), нефтепровода «Восточная Сибирь — Тихий океан» с ответвлением на Сквородино и Дацин, газопровод Чаянда — Северо-Восток Китая должно идти через развитие инфраструктурных проектов на российской территории, которые неминуемо приведут к интересу российской стороны реализовать ранее достигнутые договоренности о развитии межрегионального сотрудничества.

В данных условиях Китай является оптимальным партнером для российского Дальнего Востока и Сибири по многим показателям, таким как: наличие взаимодополняемости экономик (тяжелая промышленность, наукоемкие отрасли и добывающая промышленность — у России, сельское хозяйство, легкая промышленность и наличие избыточной рабочей силы — у Китая); значительный объем

валютных резервов у китайской диаспоры в АТР и потребности Дальнего Востока и Сибири в инвестиционном капитале; близость КНР и, прежде всего, Северо-Востока Китая в уровнях развития производительных сил и технико-технологическом развитии производственной базы с российским Дальним Востоком; географическая близость и наличие у Китая необходимой инфраструктуры для быстрого развертывания торгово-экономических отношений с российским Дальним Востоком.

Развитие российско-китайских приграничных и межрегиональных торгово-экономических отношений в последние два десятилетия играет важную роль не только в повышении эффективности российского участия в международном разделении труда, но, прежде всего, в смягчении возникших в постсоветский период внутренних социально-экономических диспропорций. Адаптация региональной экономики Дальнего Востока, Забайкалья и Сибири к рыночным условиям и проводимая экономическая открытость стали во многом единственно возможным вариантом выживания этих регионов, оторванных от европейской части России.

Приграничные районы Китая и России в настоящее время решают сходные по своему характеру масштабные задачи в рамках осуществляемых региональных программ. Для России это программа социально-экономического развития российского Дальнего Востока и Забайкалья, для Китая — программа развития старой промышленной базы Северо-Востока Китая. Координация этих программ позволит решить самую важную проблему торгово-экономических отношений — диверсификацию и облагораживание структуры внешней торговли между РФ и КНР, основной характерной чертой которой является преобладание в экспорте российских регионов природных ресурсов, а в китайском импорте — продукции легкой промышленности и сельского хозяйства.

На пути формирования ЭПШП стороны должны согласовать вопрос о путях экономического развития стран-участников проекта в целях объединения Стратегий развития с учетом их экономической, политической и правовой практики. В основу проекта положено создание, развитие и совершенствование транзитно-транспортной инфраструктуры на территории ЭПШП, основу которой

составит линия высокоскоростной железной дороги (ВСЖД) Пекин—Москва.

Трасса «Москва—Пекин» пройдет не по территории Восточной Сибири и Дальнего Востока России и Северо-Востоку Китая. Однако строительство трассы «Москва—Пекин» по маршруту Шелкового пути не может не оказать влияния на развитие Северо-Востока Китая и его внешнеэкономических связей с Азиатско-Тихоокеанским регионом, который в настоящее время развивается более динамично, чем другие регионы мира.

Одной из главных проблем экономического развития российского Дальнего Востока является недостаточный объем внешних и внутренних инвестиций, связанный, в первую очередь, со слабым развитием инфраструктуры в регионе. В данном случае, на наш взгляд, такими проектами могли бы быть развитие инфраструктуры портов Находка, Владивосток, Ванино, реализация проектов расширения морских портов Владивостока («Приморье-1») и Зарубино («Приморье-2»), строительство газо- и нефтепроводов из Сибири и Якутии в Северо-Восточный Китай, строительство зернового терминала в Забайкальске, создание в Сибири и на Дальнем Востоке международных туристических и рекреационных центров (например, на озере Байкал, в Южном Приморье, на Алтае, на Камчатке и на Сахалине). Также большое значение для развития торгово-экономического сотрудничества между Северо-Востоком Китая и российским Дальним Востоком имеет расширение Байкало-Амурской магистрали и реконструкция Транссиба. В настоящее время пропускная способность этих магистралей недостаточна. БАМ используется в основном для доставки российского каменного угля в порт Ванино. Не используется на требуемом уровне давно разведанная база полезных ископаемых, по которой и проходит трасса БАМ. Скорость грузовых составов по трассе Транссиба ограничена и на некоторых участках не достигает и 10 км/ч. В этой ситуации реконструкция двух основных железнодорожных магистралей на Дальнем Востоке является необходимым условием не только для социально-экономического развития территории российского Дальнего Востока, но и для расширения межрегионального сотрудничества РФ и КНР, а также использованием в интересах российской эконо-

мики части потенциала быстро развивающейся китайской экономики. Это будет происходить через активизацию производственных связей российских и китайских предприятий по обе стороны границы, что может обеспечить, с одной стороны, экономическое возрождение большого количества предприятий региона и, соответственно, создание большого количества новых рабочих мест, а с другой стороны, расширение торгово-экономических связей Северо-Востока за счет использования российской инфраструктуры на территории Дальнего Востока.

Реализация хотя бы части этих инфраструктурных проектов может не только обеспечить растущий антикризисный спрос на товары и услуги в районах Дальнего Востока и Сибири, но и отразится должным образом на экономической ситуации в России в целом. Кроме того, это позволит значительно улучшить инфраструктуру экономики в азиатской части России и сделать более привлекательным инвестиционный климат для иностранных бизнесменов. На наш взгляд, работа по всем инфраструктурным проектам — транспорт, энергетика, банковское дело — может дать не только толчок экономическому развитию районов Сибири и Дальнего Востока России, но и обеспечить дополнительные иностранные инвестиции и ускорить процессы интеграции РФ в АТЭС.

При определении Китая как приоритетного российского партнера в СВА важное значение приобретает сотрудничество в области транспорта, поскольку большая часть границы РФ и КНР проходит по суше. В настоящее время состояние российских транспортных магистралей и погранпереходов сдерживает дальнейшее развитие торгово-экономических отношений России, которые, как мы видим из данных статистики, значительно отстают от торгово-экономических отношений КНР со многими странами АТР.

Очевидно, что без дальнейшего расширения пропускной способности транспортных магистралей на российско-китайской границе вряд ли удастся значительно увеличить объем торгово-экономических отношений между странами. Конкретным примером является отсутствие моста через Амур и Уссури. Уже много лет существуют проекты строительства мостов через реки Амур и Уссури в районах

Благовещенск—Хэйхэ, Нижнеленинское — Тунцзян, Лесозаводск — Хулинь, однако пока они не завершены.

Важным шагом для включения российского Дальнего Востока в проект «Экономического пояса Шелкового пути» могла бы стать реализация проекта Транссибирского контейнерного моста «Европа—АТР». Для Китая использование Транссибирской магистрали имеет важное значение не только при расширении торговли с европейской частью России и Восточной Сибирью, но и при дальнейшем нарастании товарооборота со странами Европы. С китайской стороны имеются железная и автомобильная дороги Харбин—Бэйань—Хэйхэ, связывающие Хэйхэ с КВЖД и с шоссе Маньчжурия—Харбин—Чанчунь, а с российской стороны — железнодорожная ветка и шоссе Благовещенск—Белогорск, связывающие Благовещенск с Транссибом и строящимся шоссе Чита—Белогорск—Хабаровск. Для России строительство железнодорожно-автомобильного мостового перехода Нижнеленинское—Тунцзян и автомобильного перехода Благовещенск—Хэйхэ через реку Амур позволит в более полной мере использовать преимущества географического положения России как трансконтинентального моста Европа—Азия.

Нам представляется, что именно **развитие транспортной инфраструктуры, наряду с энергетической, позволит регионам российского Дальнего Востока и Сибири стимулировать экономическое развитие, создать новые рабочие места, привлечь новые инвестиции как из европейской части России, так и из-за рубежа, стимулировать в приграничные районы Дальнего Востока, Забайкалья и Алтайского края большое число рабочей силы из перенаселенной европейской части России.** В конечном счете, развитие транспортной инфраструктуры на территории России и ее большая связанность с транспортной инфраструктурой на территории Северо-Востока КНР будут способствовать активизации торгово-экономических связей РФ и КНР. Это также позволит обеспечить более высокую эффективность «Экономического пояса Шелкового пути» за счет более активного включения России и Китая в торгово-экономические связи с АТР.

Дальнейшие пути реализации китайской стратегии выхода на российский рынок в рамках общей стратегии развития экспорта (*цзочуцуюй*) видятся для Китая только в максимальном привлечении

российских компаний к различным программам развития китайской экономики, таким как участие в реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути», зон новых и высоких технологий, энергетических отраслей. В этом случае Россия могла бы принять более активное участие в программах кредитования проектов по линии Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (100 млрд долл.) и Фонда Шелкового пути (40 млрд долл.). Сочетание китайских инвестиций с российскими достижениями в области новых и высоких технологий на имеющейся производственно-технической базе в обеих странах смогут дать импульс дальнейшему развитию российско-китайских торгово-экономических связей в интересах обеих стран.

Примечания

¹ *Чжао Хуэйжун.* Чжун Э гунцзянь сычоучжилу цзинцзидай вэньти таньсо : [Поиски совместного создания Россией и Китаем экономического пояса Шелкового пути] // Элосы, ДунОу, ЧжунЯ яньцзю. Пекин. 2015. № 6. С. 72.

Ли Синь*

«ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ» В РОССИИ: КОНЦЕПЦИЯ ЕДИНОЙ ЕВРАЗИИ**

Аннотация. В данной статье системно исследуются предложения, содержание, аргументация и пути реализации концепции российской идеи «Один пояс — Один путь» (далее — ОП-ОП), а также таких проектов как «Трансевразийский пояс «Развитие» (далее — ТЕПР) и Северный морской путь (далее — СМП), их интеграция в контексте стратегических планов китайской инициативы «ОП-ОП». Автор выдвигает собственные предложения, которые показывают различия в сопряжении китайской инициативы ОП-ОП с ТЕПР и ЕАЭС, а также вовлечение российской Арктики в развитие СМП.

Ключевые слова: концепция, пояс «Развитие», единая Евразия, стратегия развития, инфраструктурная система.

1. Концепция Трансевразийского пояса «Развитие».

С того момента, как разразился мировой финансовый кризис в мировой экономике, которая демонстрировала признаки недолго-

* Ли Синь — руководитель Центра исследований России и Центральной Азии Шанхайского института международных проблем, профессор Шанхайского университета экономики и финансов.

** Данная статья опубликована по гранту 14AGJ006 по теме «Создание экономического пояса Шелкового пути» в рамках Государственного фонда исследований в области общественных наук и фонда 15VJL080 «Исследования экономического пояса Шелкового пути в Россию через Азию».

временного восстановления (за исключением роста экономики США в 2012 г.), мы наблюдали в период 2015—2016 гг. замедление роста экономики в странах Евросоюза, нехватку драйверов роста в Японии. Подобные отрицательные явления наблюдались и в Китае, экономика которого выступает в роли локомотива среди стран с формирующимися экономикой в АТР, *однако к экономическому падению данные тенденции отнести нельзя* (дна еще не видно). Особенно отрицательный экономический рост показан в России и Бразилии. В целях преодоления негативных кризисных явлений в мировой экономике, американская сторона в свое время инициировала переговоры с тихоокеанскими и атлантическими странами об установлении Транстихоокеанского партнерства и Трансатлантического торгового и инвестиционного партнерства соответственно, наряду со Всесторонним региональным экономическим партнерством, где азиатские страны инициировали крупные инвестиционные и инфраструктурные проекты. Примером этому могут служить продвигаемые Китаем проекты «ОП—ОП», учреждение Фонда Шелкового пути и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, а также другие проекты («бесшовное соединение инфраструктуры на азиатском континенте», «Субрегион Большой Меконг», планы Индии по развитию транспортного коридора «Нью-Дели—Мумбаи»). Азия взяла на себя инициативу по началу новой волны строительства транспортной инфраструктуры для того, чтобы избежать попадания в ловушку новых негативных реалий экономики и обеспечения экономического подъема. Россией также была выдвинута идея по формированию собственного варианта «Пояса и пути» (имеется в виду проходящий вдоль Транссибирской магистрали, восточных нефтегазопроводов, Трансевразийский пояс «Развитие» и Северного морского пути).

1. Концепция Трансевразийского пояса «Развитие».

В середине 2000-х годов, после «большого скачка» в экономике, Россией вынесены на повестку дня среднесрочные и долгосрочные планы развития государства, все ведомства и сферы жизни были учтены в «Стратегии развития 2020». Институт социально-политических исследований РАН возглавил разработку концепции транс-

портной магистрали для интегрированных мультимодальных перевозок. Предполагается, что посредством этого будут связаны тихоокеанское побережье с западной границей Беларуси и будет создан мост между экономическими зонами Юго-Восточной Азии и Западной Европы, а в конечном итоге — и с США через Берингов пролив. Данный проект позволит, взяв за основу существующие объекты Транссиба, энергоресурсные трубопроводы и телекоммуникационные линии, превратить ТСМ в высокоскоростную магистраль, а также создать новую железнодорожную артерию, соединяющую северную и южные границы. Вдоль основной линии магистрали предполагается строительство высокоскоростной автомобильной дороги, сухопутных, морских, речных и воздушных транспортно-логистических узлов. Изложенное дает основание для надежды, что эта программа станет новой точкой экономического роста России и позволит объединить все регионы вдоль данного проекта в единую концепцию национальной экономики, даст стимул к развитию регионов Сибири и Дальнего Востока, к росту численности населения. Полоса ТЕПР станет зоной развития новых инновационных производств и развивающихся городов. Основные идеи интегрированной евразийской инфраструктуры обсуждены *на ученом совете по экономическому и социальному развитию Президиума РАН*. Результаты обсуждения и предложения доложены Президенту РФ в декабре 2007 г.

В ноябре 2012 г., возглавляемый президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным Мировой общественный форум «Диалог цивилизаций» совместно с НИИ международной политики Университета Боккони выступили организаторами конференции «ТЕПР: новые измерения сотрудничества». Основной целью форума явилось обсуждение путей сотрудничества в сфере применения европейских ресурсов и укрепления строительства инфраструктурных объектов, осуществлении новой индустриализации на евразийском пространстве, и, таким образом, попытались определить ключевые драйверы, с помощью которых ТЕПР сможет вывести мировую экономику из рецессии. В принятом по итогам форума Миланском меморандуме подчеркивалось, что «этот проект является важным шагом в сотрудничестве России и Европы, и призван стать основой для тесного диалога

между ЕС и формирующимся Евразийским экономическим союзом (далее — ЕАЭС). ТЕПР рассматривается в качестве транспортной инфраструктуры для мультимодальных перевозок, включающих в себя железные дороги, автомагистрали, нефте- и газопроводы, водные пути и информационные линии, сопровождающие появление новых научно-технических центров и городских агломераций, созданием рабочих мест. Суть проекта ТЕПР состоит в трансфере и совместном использовании новых технопромышленных и социокультурных систем, порождающих новые институты потребления, обмена, стили жизни и сознания, призванные связать европейские экономики, Россию и азиатские страны. На заседании также обсуждалось создание Фонда ТЕПР для оценки рисков, привлечения инвестиций и обеспечения финансирования для возможных пилотных проектов (Мегапромышленное проектное агентство в качестве основы институциональной структуры, координирующей реализацию проекта ТЕПР и осуществляющей совместный отбор приоритетных проектов, подходящих как России, так и Европе). По итогам проведенных заседаний была издана специальная научная монография «ТЕПР».

В 2013 г., ректор МГУ В.А. Садовничий, директор ИСПИ РАН Г.В. Осипов и президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин опубликовали научный доклад «Интегральная евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития страны». В нем подчеркивалось, что основная необходимость заключается в формировании на российской территории транспортной сети мультимодальных перевозок, которые позволят связать российский Дальний Восток с Западной Европой. Требуется интеграция всех видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, воздушного, речного и морского) в единую сеть. Это означает строительство 47 тыс. км железнодорожных путей и прокладку 23 тыс. км оптоволоконного кабеля. Создание такой транспортной сети позволит использовать высокоскоростные транспортные пути для соединения морских и наземных транспортных узлов в восточной и западной частях РФ, построить в узловых пунктах логистические центры, создать современное информационное пространство в азиатской части России, обеспечить обмен информацией в формате Европа—Азия и Европа—Америка, а в дальнейшем, не исключено, выстроить другие

виды связей с американским континентом. Вдоль транспортной системы будут созданы экономические зоны, в которых производство будет основано на опережающих технологиях. Грузопотоки войдут в системное взаимодействие с потоками энергии, информации, знаний и технологий.

В марте 2014 г. проект «Интегральная Евразийская транспортная система» был представлен В.И. Якуниным на заседании Президиума РАН, всесторонне изложена концепция «ТЕПР». Проект получил одобрение. Основной смысл идеи заключается в интегрировании транспортных, энергетических, водных, нефте- и газоресурсов, обеспечив создание вдоль Транссиба, БАМа и соответствующего «коридора» в 200—300 км городов, сформированных за счет инновационных производств, научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок, и формировании в сибирском и дальневосточном регионе высокотехнологичных и социокультурных кластеров. В. Якунин наполнил проект «ТЕПР» качественно новым геоэкономическим, геополитическим и геокультурным смыслом. К иным базовым элементам можно отнести систему интегральной инфраструктуры, которая сформирует основу для новых технологических компонентов и национальной модернизации. Необходимо не только снизить таможенные барьеры в сфере оборота продукции между странами, но, что еще более важно, стимулировать новую индустриализацию в производстве товаров, сфере услуг и технологиях. Секторальный характер российской экономики должен быть изменен, необходимо переходить от односекторальных (внутриведомственных) проектов к кросс-секторальным (межведомственным), от создания инфраструктуры — к ее использованию. Проект ТЕПР означает задействование колоссальных внутренних ресурсов — только железнодорожные перевозки обслуживаются 19 ведомствами, не говоря уже обо всем комплексе интегральной инфраструктуры. Развитие железных дорог повлечет за собой развитие ускоренными темпами отрасли тяжелого машиностроения, вагоностроения, производства электрооборудования, создание новых материалов и средств связи.

Проект ТЕПР заключается в достижении ряда основных целей: во-первых, это социально-экономическое развитие, которое пред-

полагает создание 10—15 новых индустриальных отраслей, их локализацию и строительство вписанных в окружающую среду перспективных поселений, обеспеченных рабочими местами стратегического типа; во-вторых, предполагается интеграция разделенных ведомственными перегородками инфраструктур в виде единой мультиинфраструктуры; в-третьих, сам проект ТЕПР должен опираться на привлекательность для западных корпораций и правительств, предоставляя возможность выноса опережающего промышленно-технологического развития стран — участников мегапроекта на российскую территорию; в-четвертых, приоритет долгосрочного инвестирования в развитие любых масштабов с гарантированной возвратностью для создания нового мирового полюса генерирования общественного богатства.

2. Развитие «Северного морского пути».

Северный морской путь проходит от острова Новая Земля (от пролива Карские ворота в Карском море) до бухты Провидения в Беринговом море, общая длина составляет 5600 км. СМП является самым северным морским путем между европейской и дальневосточными частями России; пролегает по морям Северного Ледовитого океана и частично Тихого океана, соединяя Европу и Азию, всю Юго-Восточную Азию с западной частью Североамериканского континента по самому короткому маршруту. В 1878—1879 гг. экспедиция под руководством Адольфа Норденшельда, организованная на средства шведского короля Оскара II, впервые в истории прошла весь путь по Севморпути. В апреле 1919 г. по распоряжению контр-адмирала А.В. Колчака при Российском царском правительстве был создан Комитет Северного морского пути. В период с 8 июля по 9 октября 1935 г. экспедиция в составе двух лесовозов «Ванцетти» и «Искра» совершила плавание из Ленинграда во Владивосток, пройдя 14 000 км. Это было первое в истории грузовое сквозное плавание по СМП. В период Великой Отечественной войны СМП превращается для Советского Союза в важную транспортную артерию. Тихоокеанский флот систематически использует СМП, заходя в Баренцево море с целью транспортировки боевых и материальных ресурсов. На протяжении всего советского периода

Арктика и Севморпуть активно исследовались и осваивались с использованием различных средств, включая ледоколы, пассажирские и военные суда, подводные лодки, авиацию и дрейфующие полярные станции. Вслед за научно-техническим развитием, особенно с созданием атомного ледокольного флота, а также в связи с развитием деятельности Норильского комбината стала осуществляться круглогодичная навигация от Мурманска до порта Дудинка. В 1970—1980-х гг. СМП активно использовался, по нему ежегодно перевозилось 5—6 млн т грузов. С распадом СССР его использование было практически приостановлено. СМП использовался только для обслуживания эксплуатационных нужд компаний «Норникель», «Газпром», «Роснефть», «Лукойл», «Росшельф» и другими крупнопромышленными корпорациями, а также отдельными российскими субъектами (Красноярский край, Республика Саха — Якутия, Чукотский автономный округ), которые использовали и разрабатывали СМП каждый для своих нужд. В советский период СМП использовался только как маршрут внутренней навигации, и, исходя из интересов национальной безопасности, не использовался иностранными субъектами. В 1991 г., после распада СССР этот маршрут был открыт для международного судоходства. 15 лет спустя иностранные компании, учитывая ускорившийся процесс таяния льдов в Арктике, стали проявлять интерес к данному маршруту. В 2009 г. два немецких коммерческих судна прошли по северному маршруту из Азии в Европу. В 2010 г. грузовое судно «Мончегорск», принадлежащее компании «Норильский никель», совершило первую экспортную перевозку по маршруту Мурманск—Дудинка—Пусан (Южная Корея)—Шанхай (КНР). В 2011 г. 34 судна избрали этот путь. В 2016 г. было выдано 718 разрешений на проход по СМП, среди которых 144 лицензии получили 27 российских судоходных компании; объем перевезенных грузов превысил 7 млн т. В 2017 г. введен в эксплуатацию проект «Ямал СПГ», после набора мощности ожидаемый объем вырабатываемой продукции достигнет 16,5 млн т, которая по СМП будет транспортироваться в Азию и Европу. Утвержденная российским правительством в 2014 г. Государственная программа по социально-экономическому развитию Арктической зоны РФ на период до 2020 г. предусматривает мероприятия по навигационному и гид-

рографическому обеспечению судоходства на трассах СМП и развитию крупнейших морских портов, в том числе Архангельска и Мурманска. К 2020 г. предусматривается увеличение уровня технической оснащённости трасс СМП до 40,5 %, а также увеличение объема перевозимых грузов до 63,7 млн т ежегодно. В июле 2015 г., российский вице-премьер А. Дворкович предположил, что к 2030 г. грузооборот может увеличиться в 20 раз и составить 80 млн т; грузопоток будет, в основном, внутренним, связанным с вывозом нефти, сжиженного природного газа, угля и металлов.

Климатические изменения, связанные с таянием льдов в Арктике, приближают время начала активной круглогодичной навигации, и перспективы развития становятся все более очевидными; коммерческими аспектами данного проекта интересуются во всем мире. Россией проект СМП рассматривается как основная ось стратегии развития Арктики. В сентябре 2008 г. Президент РФ Д.А. Медведев подписал «Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу». В документе подчеркивается, что Северный морской путь является частью национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике, а одним из стратегических направлений государственной политики является содействие в организации и эффективном использовании транзитных и кроссполярных воздушных маршрутов в Арктике, а также в использовании Северного морского пути для международного судоходства в рамках юрисдикции Российской Федерации и в соответствии с международными договорами РФ. В феврале 2013 г. Президентом России В.В. Путиным подписана «Стратегия развития Арктической зоны РФ и обеспечение национальной безопасности на период до 2020 г.», в которой определен ряд конкретных мер, направленных на модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры арктической транспортной системы, обеспечение сохранения СМП как единой национальной транспортной магистрали РФ, ориентированной на круглогодичное функционирование, которая включает в себя непосредственно Северный морской путь, тяготеющие к нему меридианальные речные и железнодорожные коммуникации, а также аэропортовую сеть. Приоритет отдается созданию к 2020 г. инфраструктуры и морского фло-

та на СМП. Утвержденный Правительством РФ в июне 2015 г. Комплексный план развития СПМ (срок реализации 2015—2030 гг.) определяет своими целями обеспечение безопасности мореплавания, деятельности кораблей и судов Военно-морского флота, северный завоз в субъекты Федерации, расположенные на Крайнем Севере, защиту морской среды от загрязнения, а также повышение надежности транзитных перевозок и перевозок углеводородного сырья с мест добычи, расположенных на арктическом побережье и континентальном шельфе РФ. Данным планом предусматриваются мероприятия по навигационно-гидрографическому и гидрометеорологическому обеспечению судоходства в акватории Северного морского пути, по аварийно-спасательному обеспечению судоходства, по развитию морских портов, по обеспечению вопросов обороны в акватории Северного морского пути, а также по разработке и строительству морской техники, систем и средств. В феврале 2015 г. Президентом РФ учреждена Государственная комиссия по вопросам развития Арктики, председателем Комиссии назначен заместитель Председателя Правительства РФ Д.О. Рогозин.

3. Российский «Пояс и Путь» — проект «Единая Евразия».

В августе 2016 г. Совет безопасности РФ выдвинул предложение вице-премьеру А. Дворковичу, декану МШЭ МГУ, академику РАН А.Д. Некипелову «О формировании системы пространственных транспортно-логистических коридоров». В основе данного предложения лежат российские экономические интересы и вопросы безопасности, оно направлено на интеграцию Транссиба, БАМа и Севморпути, в результате чего предполагается соединение Азиатско-Тихоокеанский региона с европейским. Инициаторы данного предложения намереваются с помощью глубокого освоения Сибири и Дальнего Востока поднять на качественно новый уровень социально-экономическое развитие России. Данное предложение уже одобрено Министерством иностранных дел РФ, Министерством Обороны РФ и Российской академией наук.

В декабре 2016 г. Председателем Совета Федерации РФ В.И. Матвиенко, Интеграционным клубом в составе ректора МГУ академика В.А. Садовниченко, декана МШЭ МГУ А.Д. Некипелова,

директора ИСПИ РАН Г.А. Осипова, профессора ИЭ РАН И.В. Старикова и других ученых разработан национальный проект «Создание пространственных транспортно-логистических коридоров на территории РФ, соединяющих АТР и Европейский Союз» (шифр «Единая Евразия — ТЕПР»). Проект направлен на формирование пространственных транспортно-логистических коридоров за счет возможностей СМП и высокоскоростной железнодорожной магистрали, созданной на базе Транссиба и БАМа, и стратегической сети транспортных узлов в уральском, сибирском, дальневосточном и арктическом регионах РФ. Использование всех видов транспорта, применение инновационных транспортных средств безаэродромного базирования большой грузоподъемности и дальности полетов (типа «Атлант»), мультимодальных логистических центров, быстровозводимых взлетно-посадочных полос для малой авиации и дирижаблей, единой сети энергетического и информационного обеспечения, интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры позволят создать условия для глубокого освоения Сибири, Дальнего Востока и Арктики. С помощью транспортных дирижаблей типа «Атлант» (аэростатический транспортный летательный аппарат нового типа) планируется обеспечить грузопоток между Севморпутем и Транссибом. Грузоподъемность летательных аппаратов в зависимости от типа варьируется от 16 до 170 т, скорость — до 140 км/ч, дальность полета — 2000—5000 км, а себестоимость перевозимого груза прогнозируется в диапазоне от 7 до 25 руб. за тонну.

Целью данного проекта в геополитическом плане является формирование нового понимания в вопросах стратегии национальной безопасности, активизации внешней политики государств, нацеленной на укрепление сотрудничества со странами Восточной Азии и Западной Европы, повышении роли России в глобальном экономическом разделении труда, укрепление политико-правовых и социально-экономических основ государства; в геоэкономическом плане — опираясь на современную транспортно-логистическую инфраструктуру, энергетику и систему жизнеобеспечения населения, уход от сырьевой модели экономики, устранение диспропорций в социально-экономическом развитии регионов страны, увеличение числа рабочих мест, переход к глубокому комплексному освоению Сиби-

ри, Дальнего Востока и Арктики; в научно-техническом отношении — вывод научно-технического потенциала на новый уровень, создание и разработка современных и перспективных транспортных путей, инфраструктуры, видов транспорта и средств автоматизации логистики. Все вышеизложенное будет способствовать масштабному освоению указанных регионов, созданию в них высокотехнологичных производств, развитию трудовой миграции туризма и, в результате, увеличению численности населения путем создания 7 млн рабочих мест.

Реализация программы планируется в *три этапа*.

1-й этап — к 2018 г. предполагается полностью завершить подготовку, скоординировать усилия отечественной фундаментальной и прикладной науки, государственных и частных предприятий, а также общественных организаций, сформировать консорциум участников и иностранных партнеров, обозначить правовые, экономические, финансовые, научно-технические и другие основы и задачи.

2-й этап — в период 2018—2025 гг. должна быть завершена проработка основных научно-технических положений архитектуры транспортно-логистической инфраструктуры, энергетической системы и системы жизнеобеспечения на территории Сибири, Дальнего Востока и Арктики, разработка «дорожной карты» и основных объектов, а также направлений развития новых высокотехнологичных производств; в соответствии с определенными в данной программе целями проведение стратегического планирования регионального и государственного развития; строительство высокоскоростного железнодорожного комплекса и его основных инфраструктурных объектов; строительство и развитие транспортно-логистических объектов и необходимой инфраструктуры по маршруту СМП, строительство судов ледокольного флота; реконструкция и создание новых инфраструктурных объектов на водных транспортных маршрутах Сибири, Дальнего Востока и Арктики; создание федерального мультимодального логистического оператора.

3-й этап — в 2025—2035 гг. и последующие годы запланировано завершение строительства пространственных транспортно-логистических коридоров, на основе высокоскоростной железнодорожной магистрали и СМП, а также взаимосвязанной транспортно-логисти-

ческой и энергетической инфраструктуры, создание нового высокотехнологичного и сельскохозяйственного комплексов, вывод их продукции на внутренний и международный рынок. Развитие и совершенствование социально-экономической и бытовой инфраструктуры для жизнедеятельности населения Сибири, Дальнего Востока и Арктики, а также создание условий для внутреннего и международного туризма. Проведение комплекса мер по дальнейшей интеграции России в мировую экономику, привлечение к участию в данном проекте Китая, США и европейских государств.

Россия полагает, что с геополитической точки зрения подобный проект представляется самым безопасным, который позволит создать более крепкую основу для взаимовыгодного сотрудничества с американскими и европейскими партнерами, и преодолеть западные санкции.

По предварительным подсчетам, на реализацию задач первого и второго этапов проекта потребуется 310—320 млрд долл. инвестиций, в том числе для проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали — 270—280 млрд долл. Основываясь на предварительных расчетах ЦЭМИ РАН, срок окупаемости первого и второго этапов ВСМ при поэтапном вводе в эксплуатацию составит от 12 до 15 лет. Реализация данного проекта позволит создать 20 млн рабочих мест, из которых 7 млн будут задействованы при строительстве комплекса ВСМ и прилегающего Пояса «Развитие».

Председатель СФ РФ В.И. Матвиенко, подводя итоги на заседании, подчеркнула: «Нами проделана большая работа, сейчас необходимо сосредоточиться на конкретных действиях. Мы должны представить наш доклад Президенту России, способствовать началу процесса практической реализации Правительством этого проекта. Перед передачей доклада Президенту необходимо провести более тщательную детализацию этого Трансевразийского инфраструктурного проекта, его подробное технико-экономическое обоснование».

4. Сопряжение китайской инициативы «Один пояс — один путь» и российского «Пояса и пути».

При сопоставлении китайской инициативы ОП-ОП и российского проекта «Пояса и пути» можно заключить, что основное

различие заключается в том, что китайская вариация охватывает территорию стран Европы, Азии и Африки и прилегающую морскую акваторию, приоритетом является привлечение к участию в экономическом сотрудничестве 90 стран по маршруту ОП-ОП, установление правил торговли и инвестирования, формирование интегрированной инфраструктуры, экономическое развитие и региональная интеграция. Проект, предлагаемый Россией, в основном, подразумевает строительство транспортной инфраструктуры на всей территории РФ — от Западной Европы до Азиатско-Тихоокеанского региона. Поэтому, для Китая крайне важно при реализации ОП-ОП обеспечить сопряжение строительства проекта с реализацией других соответствующих инициатив.

В сентябре 2013 г., когда китайский лидер Си Цзиньпин объявил о *совместном* строительстве в рамках инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» (далее — ЭПШП), это вызвало в России определенное беспокойство. Там посчитали, что данная инициатива направлена на проведение экономической экспансии и, следовательно, расширение политической экспансии, которая нанесет ущерб проводимому Россией процессу евразийской экономической интеграции. «В данном регионе Китай намерен установить не только экономическое, но и идеологическое господство», «его интересы сводятся к обеспечению сырьем экономики для дальнейшего ее развития, поисков рынков сбыта производимых Китаем товаров и рабочих мест для китайских граждан, а поскольку во всех перечисленных сферах КНР испытывает значительную нехватку, у нее не остается другого пути как «идти вовне»». «Главные политические интересы КНР заключаются в защите экономических интересов и обеспечении безопасности в евразийском регионе». Вопрос участия либо сдерживания проекта ЭПШП характеризовался длительным периодом неопределенности ближайших соседей Китая, в частности России и стран центральноазиатского региона, «которым необходимо было осознать, что усиление влияния Китая в ближайшем обозримом будущем неизбежно. Поэтому его сдерживание не имеет никаких перспектив, а должно быть использовано в интересах собственного развития». Главная цель для России — использовать ЭПШП как надежный и сформированный инструмент при реа-

лизации ЕАЭС, избежать какого-либо соперничества между двумя глобальными проектами и, с точки зрения долгосрочных перспектив, задействовать ресурсы ЭПШП для закладки основы экономического и политического сообщества «Большой Евразии». В этой связи, в мае 2015 г. Россией было выдвинуто предложение по сопряжению (в китайской литературе этот термин — «состыковка») строительства ЕАЭС и ЭПШП, однако в русском языке понятие «сопряжение» вовсе не означает «состыковка», а, в лучшем случае, имеет смысл «связь (соединение), сотрудничество».

1. *Сопряжение китайского проекта ЭПШП с российским проектом «ТЕПР» и монгольским проектом «Степной путь»: экономический коридор Китай—Монголия—Россия.* В декабре 2013 г. автор данной статьи был свидетелем выступления президента РЖД В. Якунина, который выражал опасения по поводу ЭПШП. Суть этих опасений сводилась к тому, что реализация китайского глобального проекта породит острое соперничество с российским ТЕПР и его главной составляющей Транссибом. Автор высказал предложения В.И. Якунину, чтобы Россия приняла активное участие в инициативе ОП-ОП, так как, с одной стороны, ЭПШП охватывает все страны «возглавляемого» (инициированного) Россией Таможенного союза, куда входят РФ, Казахстан и Беларусь, и следовательно, РФ не может отказаться от участия в нем; с другой стороны — Китай и РФ последовательно содействуют стратегии возрождения Северо-Восточных регионов Китая и развития российского Дальнего Востока, а в случае успешного сопряжения (состыковки) двух указанных стратегий ведущая роль Транссибирской магистрали может быть в полной мере реализована. Приняв во внимание данное предложение, В. Якунин выступил с инициативой о сопряжении двух указанных проектов. Предложение получило поддержку со стороны Председателя КНР Си Цзиньпина и Президента РФ В.В. Путина. В феврале 2014 г., во время встречи двух лидеров на открытии зимних Олимпийских игр в Сочи Си Цзиньпин официально пригласил Россию к совместному участию в строительстве проекта ОП-ОП, российским президентом предложение было одобрено. В марте 2014 г. автор данной статьи присутствовал на заседании президиума РАН, в ходе которого В. Якунин выступал с

докладом, тема которого касалась реализации проекта ТЕПР и его сопряжения с ЭПШП. В июле 2014 г. в Шанхае состоялся симпозиум при участии экспертов Шанхайской академии международных исследований и ОАО «РЖД», где главной темой были обозначены вопросы сопряжения ЭПШП и ТЕПР, результаты обсуждения были представлены высшему руководству стран. В 2016 г. будучи приглашенным на заседание Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации, где обсуждался национальный проект «Единая Евразия — ТЕПР», автор выступил с докладом на тему «Сопряжение ЭПШП и ЕАЭС». В. Матвиенко в своем докладе подчеркнула необходимость «создать современную инфраструктурную сеть, которая обеспечит связь на всем пространстве ЕАЭС с Западом на Восток и с Севера на Юг, что позволит соединить транспортные системы ЕАЭС с системами ЭПШП».

В августе и сентябре 2014 г. китайский и российский лидеры соответственно посетили Монголию, в ходе этих визитов монгольский президент Элбэгдорж выдвинул предложение о стыковках проектов «Степной путь» с ЭПШП и *Трансевразийской железной дорогой*. Во время встречи глав трех государств — Китая, России и Монголии, состоявшейся в Душанбе, Си Цзиньпин подчеркнул что, «китайская инициатива по совместному строительству ЭПШП получила положительный отклик. Мы можем осуществить сопряжение с российским и монгольскими проектами, создав таким образом китайско—монгольско—российский экономический коридор». В течении следующих двух лет лидеры участвующих стран утвердили «Дорожную карту трехстороннего сотрудничества» и «Программу строительства экономического коридора Китай—Монголия—Россия».

Экономический коридор Китай—Монголия—Россия выступит важной частью проекта ОП-ОП, позволит практически реализовать стыковку двух стратегий по возрождению Северо-Востока КНР и развития российского Дальнего Востока, придав импульс к интеграционному развитию всего региона Северо-Восточной Азии. В целях координации усилий по реализации стратегий развития смежных регионов двух стран, ранее в 2009 г. главы РФ и КНР подписали «Программу сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Ки-

тайской Народной Республики (2009—2018 годы)». В 2013 г. в ходе визита Председателя КНР в Россию Си Цзиньпин и В.В. Путин подписали совместное заявление, в котором подчеркивалась необходимость «полномерной реализации роли регулярных встреч между представителями местного самоуправления», повышения эффективности реализации «Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики», расширения рамок и повышения эффективности регионального сотрудничества. Состыковка двух указанных стратегий, с одной стороны, будет стимулировать экономическое сотрудничество в Азиатско-Тихоокеанском регионе, способствовать зарождению механизмов сотрудничества в области безопасности в регионе Северо-Восточной Азии, оптимальной сбалансированности международных сил в данном регионе, согласованному механизму такого сотрудничества. С другой стороны, будут расширены сферы российско-китайского сотрудничества, процесс модификации моделей сотрудничества получит дополнительный стимул. В этих целях, в сентябре 2015 г. впервые создан Совет по сотрудничеству между регионом Дальнего Востока России и Северо-Восточными районами Китая, в ходе проведения второго заседания этого органа стороны согласовали преобразование Совета в Межправительственную комиссию.

После передачи Госсоветом соответствующих полномочий Госкомитет по развитию и реформам, МИД и Министерство коммерции КНР опубликовали документ «Стимулирование совместного строительства ЭПШП и Морского пути 21 века: планы и перспективы», в котором применительно к Экономическому коридору «Китай—Монголия—Россия» (далее — КМР), было сказано: «полностью использовать региональные преимущества АР Внутренняя Монголия, имеющего связи с Россией и Монголией, совершенствовать железнодорожное сообщение с российской и региональной железнодорожной сетью, а также сотрудничество по сухопутным и морским перевозкам между провинциями Хэйлуцзян, Цзилинь, Ляонин и Дальним Востоком России, содействовать строительству Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Пекин—Москва», создавая *важнейший выход на Севере*. Создание Экономиче-

ческого коридора КМР потребует, в первую очередь, интенсификации строительства международной транспортной инфраструктуры, формирования транспортно-коммуникационной взаимосвязанности стран-участниц.

В декабре 2016 г. Правительство РФ утвердило концепцию развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», цель данных проектов заключается в стремлении России усилить международное экономическое сотрудничество с соответствующими странами, влиться в экономическую систему АТР, создать условия для социально-экономического развития регионов России, в частности Дальнего Востока и Забайкалья. К задачам относятся: через развитие, обновление и преобразование базовой инфраструктуры добиться повышения пропускной способности, оптимизации движения товаров, создания современных логистических центров, устранения административных барьеров, повышения транспортной эффективности, снижения рисков и себестоимости перевозок, обеспечения сохранности и целостности отправляемого товара, своевременности поставок. В соответствии с Программой развития ООН «Расширенная Туманганская инициатива», на заседании четырехсторонней Межправительственной транспортной комиссии (Китай, Монголия, Россия, Республика Корея) было определено, что трансграничный коридор «Приморье-1» пройдет по маршруту Харбин—Муданьцзян—пограничный переход на российско-китайской границе Суйфэньхэ—Пограничный, либо Суйфэньхэ—Гродеково, либо Дуннин—Полтавка; Уссурийск—порт Владивосток, либо порт Восточный, либо порт Находка), с дальнейшим выходом на морские линии. Международный транспортный коридор «Приморье-2» предполагает маршрут Чанчунь—Цзилинь—Хуньчунь—Краскино, Хуньчунь—Махалино—ж/д станция Камышовая—порт Зарубино, с дальнейшим выходом на морские линии маршрута. Выделены основные направления грузопотоков: внутрироссийские грузовые перевозки в направлении Приморского края и обратно; наземное грузовое сообщение между РФ и КНР; внешне-торговый оборот северо-восточных провинций Китая с другими странами, транзитный грузопоток через Китай в страны Центральной Азии, китайский реэкспорт грузов стран АТР в страны Цен-

тральной Азии, не имеющие выхода к морю; внутреннее грузовое сообщение между северо-восточными провинциями и центральными, а также южными провинциями Китая. На основе анализа данного целевого грузопотока сделан анализ, что потенциальный объем грузовой базы для переключения на МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» до 2030 г. оценивается около 45 млн т ежегодно.

Для Китая представляется наиболее важным повысить роль трех основных потоков. Первое направление берет свое начало из северной части Китая (так называемый столичный регион — города Пекин, Тяньцзинь, провинция Хэбэй) — Эрэн-Хото (АРВМ КНР) — Улан-Батор (Монголия) — Улан-Удэ (Россия). На территории Монголии в целях реализации проекта «Степной путь» уже осуществляется сотрудничество с Китаем и Россией, в рамках которого запланирована электрификация железных дорог, возведение скоростной автодорожной магистрали, прокладка нефте- и газопровода, проведение высоковольтных линий электропередач. Россия также осуществляет модернизацию основных ж/д магистралей — Транссиба и БАМа. Второй маршрут: Чита (РФ) — Маньчжурия (АРВМ КНР) — Харбин — Суйфэньхэ (КНР) — Владивосток (РФ). Данный путь позволит связать провинцию Хэйлунцзян с европейским континентом и обеспечить выход к морю. Строительство данной транспортной артерии уже определено в качестве одной из основных стратегий «Плана приграничного развития и открытости провинции Хэйлунцзян и АРВМ» и «Программы освоения северо-восточных районов КНР в регион Северо-Восточная Азия». К настоящему времени осуществлена отправка грузовых составов по маршрутам Тяньцзинь — Маньчжурия — Европа, Гуандун — Маньчжурия — Европа, Шеньян — Маньчжурия — Европа и других поездов, следовавших из Китая в Европу через Россию. Можно сказать, что в целом их функционирование нормализовано. Третий маршрут: Улан-Батор (Монголия) — Чойбалсан (Монголия) — Аршан (КНР) — Байчен (провинция Цзилинь, КНР) — Чанчунь (Цзилинь, КНР) — Хунчунь (КНР) — порт Зарубино (РФ). Ранее в 2009 г. Госсовет КНР утвердил «Программу освоения реки Туманган» с экспериментальной зоной развития ЧанЦзиТу (Чанчунь—Цзилинь—Тумыньцзян)». Был разработан подробный план международного сотрудничества в дан-

ном направлении между Китаем, Монголией и Россией. В соответствии с опубликованным правительством провинции Цзилинь «Шаги по реализации «Мероприятий поддержки Госсоветом возрождения северо-восточных районов Китая как крупной политической инициативы», провинция Цзилинь активизировала усилия по прокладке смешанного (сухопутного и морского) маршрута Хуньчунь—Зарубино—Ниигата (Япония), Хуньчунь—порт Зарубино—Пусан (Республика Корея), ускорены ранее начатые работы по прокладке китайско-монгольской железной дороги «Ляншань». В середине 2013 г. запущен железнодорожный состав по маршруту Хуньчунь—Махалино. В мае 2015 г. открыт сквозной маршрут Хуньчунь—Махалино—Зарубино—Пусан.

В 2015 г. по результатам регулярных встреч глав правительств КНР и РФ в совместном коммюнике по вопросам сотрудничества в области транспортной инфраструктуры говорилось: «укреплять взаимодействие в области использования портов, расположенных на Дальнем Востоке, транспортно-логистической инфраструктуры для развития транзитных и сквозных транспортных перевозок»; продолжать сотрудничество по строительству мостового перехода Тунцзян—Нижнеленинское; продолжать развитие МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»; осуществить планы по возведению канатной дороги и моста в районе Хэйхэ—Благовещенск. В 2016 г. в совместном коммюнике глав правительств Китая и России подчеркивалась необходимость стимулировать реализацию «Программы действий по реализации Экономического коридора Китай—Монголия—Россия».

2. *Участие Китая в развитии Северного морского пути.* Украинский кризис 2014 г. и последовавшие за ним санкции со стороны Запада, падение мировых цен на нефть и другие неблагоприятные факторы нарушили планы Путина в рамках его арктической стратегии. Американские и европейские предприятия приостановили сотрудничество по разрабатываемым и планируемым объектам в Арктике, было прекращено финансирование, а также предоставление российской стороне технологий и оборудования для шельфового освоения ресурсов. Россия в условиях непрерывного ужесточения «западных» экономических санкций была вынуждена пересмотреть свои стратегические взгляды, в которых приоритет отдавался «за-

падному направлению, *в то время как восточной политике отводилась второстепенная роль*», и начать «поворот на Восток» — в сторону быстроразвивающегося в экономическом плане Азиатско-Тихоокеанского региона, где, разумеется, одним из основных партнеров стал Китай. Россия обратилась с инициативой к Китаю о сопряжении с проектом ОП-ОП, надеясь, что Китай сможет принять участие в строительстве инфраструктуры СМП, развитии энергоресурсной базы Ямала, стать акционером проектов по разработке углеводородных месторождений в Арктике и иной деятельности.

Китайско-российское «арктическое» сотрудничество в настоящее время перешло в практическую плоскость. В 2013 г. Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC) стала акционером проекта по добыче и переработке сжиженного газа «Ямал — СПГ». В настоящее время «Ямал — СПГ» является самым масштабным в мире интеграционным проектом по разведке, добыче, сжижению и поставкам природного газа и играет ключевую роль в российской арктической стратегии развития. В декабре Фонд Шелкового пути приобрел 9,9 % акций у компании «Новатек», став вслед за ним (50,1 % акций), французской «Total» (20 % акций) и CNPC (20 % акций) четвертым «держателем» (совладельцем). Данный проект свидетельствует о начале движения в сотрудничестве между нашими странами в области экономического развития Арктики. В 2015 г. в совместном коммюнике по итогам встречи премьера Госсовета КНР и премьер-министра РФ впервые было упомянуто, что разработка и использование СМП является основной задачей на будущее, подчеркнута необходимость «укреплять сотрудничество в области развития и использования Северных морских путей». Российско-китайское взаимодействие в Арктике вступило в практическую фазу, заложив основу для дальнейшего сотрудничества двух стран в данном регионе.

Говоря об «арктическом» сотрудничестве Москвы и Пекина можно отметить, что оно находится в начале пути, и Китай имеет возможность лишь участвовать в проектах, главным образом, по строительству инфраструктуры — портов, промышленных объектов, дорог, — при этом не имея доступа к высокотехнологичным областям, таким как разработка шельфовых запасов, строительство ледо-

кольного флота и другим. Однако, санкции со стороны Запада, вывод технологий и отток капиталов способствовали диверсификации Россией собственных научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок и инноваций, создав широкие возможности по сотрудничеству Китая и России для работы в данной области. В 2014 г. Россия, используя собственные технологии, возвела первую в мире морскую ледостойкую стационарную платформу для добычи углеводородов на арктическом шельфе «Приразломная». Хотя у России существуют определенные отставания по сравнению с мировыми энергоресурсными корпорациями в сфере технологий и оборудования для шельфовой разработки, однако вполне определено то, что такие технологии и возможности у РФ имеются. Кроме того, российская промышленность обладает в данной области богатым опытом по использованию передовых технологий в тяжелых климатических условиях Крайнего Севера, а определенные технологии являются единственными в мире. Российско-китайское сотрудничество в Арктике откроет пространство для вывода «Морского шелкового пути XXI века» к Северному Ледовитому океану, взаимодополнит и соединит между собой эту китайскую инициативу с Северным морским путем, в результате чего будет сформирован единый *транзитный* пояс вокруг *всего* евразийского континента.

3. *Транспортно-инфраструктурная взаимосвязанность «Экономического пояса Шелкового пути» и ЕАЭС.* В мае 2015 г. руководители КНР и РФ подписали «Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства ЭПШП и ЕАЭС». В 2016 г. автор опубликовал доклад «ЭПШП и ЕАЭС: совместное строительство единого евразийского экономического пространства», в котором разработал «дорожную карту» по стыковке двух проектов. «Дорожной картой» предусмотрено, что инфраструктурное сопряжение будет иметь две составляющие, формирование которых должно идти параллельно — инфраструктура *технического обеспечения* и инфраструктура *программного обеспечения*. Программное сопряжение подразумевает проведение на двустороннем межгосударственном уровне, либо в формате Китай — ЕАЭС, мероприятий по унификации правил торговли и инвестиций, технологических стандартов, нормативно-правовых регламентов и действующего законодательства. Со-

пряжение в сфере технической инфраструктуры означает транспортно-коммуникационную взаимосвязанность, включая сотрудничество по созданию производственных мощностей и инвестиционное сотрудничество. Указанная «дорожная карта» одобрена соответствующими ведомствами КНР и РФ. Данная статья ограничивается обсуждением вопросов сопряжения *только* технической инфраструктуры.

В совместных коммюнике по итогам регулярных встреч на уровне премьер-министров (*глав правительств*) Китая и России, проведенных в течение 2015—2016 гг., уделялось внимание продвижению сотрудничества в рамках совместного строительства ЭПШП и ЕАЭС по проектам транспорта, трансграничной инфраструктуры, логистики и т. д. В 2015 г. главы государств-членов ЕАЭС поручили Евразийской экономической комиссии выделить приоритетные проекты в рамках сотрудничества ЕАЭС с ЭПШП, разработать «дорожную карту» по дальнейшему сотрудничеству с КНР. В этих целях была создана рабочая группа для изучения совместно осуществляемых транспортных и инфраструктурных проектов. После проведения тщательного анализа информации, предоставленной транспортными ведомствами двух стран, согласования критериев отбора, был составлен предварительный список таких проектов. На проходившем в начале 2016 г. совещании министров транспорта данный список был доработан и утвержден. В него вошли более 40 проектов, в основном крупномасштабные инфраструктурные проекты и международные транспортные коридоры, которые включают реконструкцию существующих дорог, строительство новых дорог, логистических центров, транспортных узлов и т. д. Армения выступает за строительство железной дороги до Ирана, в результате чего Иран получит доступ на казахский и китайский рынки. Россия выступает за строительство автодороги по маршруту Санкт-Петербург — казахстанская граница, которая станет частью транспортного коридора «Западная Европа — Западный Китай», а также наиболее заинтересована в модернизации ее основных железнодорожных маршрутов — Транссиба и БАМа. Беларусь планирует строительство высокоскоростной магистрали Брест (белорусско-польская граница)—Минск—Орша—российская граница, которая в дальнейшем станет частью проекта Берлин—Пе-

кин. Казахстан намеревается реконструировать несколько автодорог, железную дорогу и шесть транспортно-логистических центров. Требования Киргизии сводятся к необходимости возведения трех логистических центров и ряда железнодорожных проектов, включая железнодорожную магистраль Китай—Киргизия—Узбекистан. «Объединенная транспортно-логистическая компания» также вписалась в рамки переговорного процесса. Данная компания создана российским, белорусским и казахстанским железнодорожными ведомствами как логистический оператор, отвечающий за перевозку грузов из Европы в Азию. Инвестиции во все указанные проекты превышают в 50 млрд долл.

4. Технико-экономическое обоснование запуска транспортного коридора через западный участок российско-китайской границы.

Обсуждаемые планы по оборудованию магистрального газопровода из РФ в КНР и соответствующее совместное строительство на западном участке российско-китайской границы вызывают общественный резонанс. В ходе обмена мнениями с российскими учеными автор неоднократно слышал предложения начать транспортировку грузов по реке Иртыш, то есть отправлять китайские грузы из уезда Бурчун (верхнее течение Иртыша, СУАР КНР) по реке через территорию Казахстана до г. Омска, где можно производить перегрузку, и далее по Транссибу осуществлять отправку товара в Европу и на Дальний Восток, либо продолжать транспортировку груза до Ханты-Мансийска, а оттуда по реке Обь до Северного Ледовитого океана. Однако, в настоящее время реальная обстановка такова, что навигация в верховьях Иртыша в районе китайско-казахстанской границы может осуществляться только в летний период, происходит обмеление (*заболачивание*) реки, что является препятствием для грузовой навигации по Иртышу.

Оборудование газового трубопровода через западную часть российско-китайской границы (Республика Алтай) повлечет строительство в горах Алтая железной дороги и автомобильной магистрали, которые в северном направлении через Барнаул соединятся с Транссибом, а в западном достигнут Урумчи, став своего рода, объединяющим евразийским мостом, и создадут Алтайскую зону экономического сотрудничества Китая, России, Казахстана и Монголии.

В 2007 г. в городском уезде Алтай (СУАР, КНР) впервые проведен международный симпозиум ученых и региональных властей четырех стран по вопросам научно-технического сотрудничества и экономического развития и подписана «Инициатива Алтайского межрегионального сотрудничества». В 2002 г. основан Международный координационный совет по региональному сотрудничеству на Алтае. Ускорение строительства зоны экономического сотрудничества в Алтайском субрегионе способствует реализации потенциала участвующих стран, использованию взаимодополняющих преимуществ, расширению сфер сотрудничества и повышению благосостояния региона.

Перевод: М.С. Семерков

Чэн Ицзюнь*

СИТУАЦИЯ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Аннотация. В последние годы в российско-китайском торгово-экономическом сотрудничестве наметился ряд новых шагов, в условиях некоторого спада глобальной экономики отмечается рост пассивного сальдо российско-китайской двусторонней торговли, постоянно растет уровень энергетического сотрудничества, отмечен колоссальный прорыв в области создания инфраструктуры, огромны достижения в области финансового сотрудничества, постоянно развивается сфера нетрадиционного сотрудничества, в настоящее время эффективно осуществляется работа по сближению деятельности азиатско-европейского союза и китайского проекта «Один пояс — один путь». В то же время в торгово-экономическом сотрудничестве двух стран существует ряд заслуживающих внимания проблем: ограничения, обусловленные неравномерным развитием экономик обеих стран, и сдерживание развития их торгово-экономического сотрудничества, отсутствие большого стремления предприятий двух стран выйти на рынки друг друга, торговая структура двух стран по-прежнему не отражает в полной мере технические преимущества и научный потенциал двух стран, рынки двух стран все еще находятся в ожидании взаимной открытости. Можно видеть,

* Чэн Ицзюнь — научный сотрудник НИИ проблем Средней Азии, Восточной Европы и России при Академии общественных наук КНР, заведующий экономическим отделом.

что сейчас в российско-китайском торгово-экономическом сотрудничестве происходит переход от типа сотрудничества, характеризующегося масштабностью и темпами развития, к сотрудничеству, которое учитывает вопросы качества и эффективности; энергетические ресурсы по-прежнему будут представлять собой важную сферу двустороннего сотрудничества, однако степень зависимости Китая от российских энергетических ресурсов уже сейчас постепенно ослабевает; торговля с Россией перестала быть основным направлением внешней торговли Китая, однако, по-прежнему является важным направлением; у двустороннего сотрудничества в области сельского хозяйства есть перспективы большого развития; сотрудничество в области высоких научных технологий и реализации крупных проектов должно вывести российско-китайское сотрудничество на новую ступень развития.

Ключевые слова: торгово-экономическое сотрудничество; темпы развития; качество, эффективность, энергетические ресурсы; сельское хозяйство; крупные проекты; высокие научные технологии.

В последние несколько лет успешно развивалось российско-китайское торгово-экономическое сотрудничество, что не только благотворно сказалось на жизненном уровне народов двух стран, но и способствовало экономическому процветанию азиатско-европейских регионов, а также привнесло живительный импульс в мировую экономику, стало образцом взаимного продвижения, взаимной поддержки и взаимодополняемости среди развивающихся стран с переходной экономикой. В ходе многолетнего развития, накопления опыта и отказа от всего лишнего основа двустороннего торгово-экономического сотрудничества постоянно становится все более крепкой и устойчивой, это сотрудничество переходит от модели относительно низкой масштабности и скромных темпов развития к модели относительно высокого качества и эффективности развития.

1. Новый прогресс российско-китайского торгово-экономического сотрудничества

(1) Рост пассивного сальдо российско-китайской двусторонней торговли.

В 2008 г. разразился международный финансовый кризис, экономики различных стран мира подверглись серьезным испытаниям,

с целью самообороны многие страны мира стали проводить политику защиты национальных экономик, волна торгового протекционизма поднялась во всем мире, серьезным испытаниям подвергся порядок международной торговли. Из-за того, что главные экономические системы исчерпали возможности роста, а их роль тягача перестала приносить заметный эффект, замедлился рост мировой экономики, снизились потребности рынков, цены на нефть, железную руду и другие крупные поставки товаров упали. При таких условиях неблагоприятная ситуация сложилась и со всей глобальной торговлей, внешняя торговля многих экономических систем показала отрицательный рост. Новейшие статистические данные, обнародованные ВТО в апреле 2017 г., свидетельствуют о том, что общий объем импортно-экспортных операций товаров в 2016 г. по сравнению с тем же периодом прошлого года соответственно снизился на 3,2 % и 3,3 %¹.

В 2016 г. наметился отрицательный рост во внешнеторговом обороте России и Китая. Внешнеторговый объем Китая составил 24,330 трлн юаней, что по сравнению с тем же периодом прошлого года меньше на 0,9 %. Объем экспорта составил 13,840 трлн юаней, что по сравнению с тем же периодом прошлого года меньше на 2 %; объем импорта составил 10,490 трлн юаней, что по сравнению с тем же периодом прошлого года больше на 0,6 %. Активный торговый баланс достиг 3,350 трлн юаней и уменьшился на 9,1 %. Внешнеторговый объем России составил 467,750 млрд долл., что меньше на 11,1 %. Объем экспорта составил 285,490 млрд долл., что меньше на 16,9 %; объем импорта составил 182,260 трлн долл., что меньше на 0,3 %. Активный торговый баланс составил 103,230 млрд долл.

Несмотря на снижение объема внешнеторговых операций России и Китая, до 2016 г. пассивный торговый баланс двух стран на оборот увеличивался. Согласно статистическим данным китайской таможни, объем российско-китайской торговли в 2016 г. составил 69,500 млрд долл., что по сравнению с тем же периодом прошлого года меньше на 2,2 %. Объем экспорта Китая в Россию составил 37,300 млрд долл., что по сравнению с тем же периодом прошлого года больше на 7 %. Объем импорта Китая из России составил

32,200 млрд долл., что по сравнению с тем же периодом прошлого года меньше на 3 %. Из-за несовпадения стандартов статистических расчетов в Китае и России возникли различия в обнародованных Россией и Китаем соответствующих данных. По статистическим данным российской таможни, объем российско-китайской торговли составил 66,110 млрд долл., что по сравнению с тем же периодом прошлого года больше на 4,0 %. Российский экспорт в Китай составил 28,020 млрд долл., что меньше на 2,0 %. Объем экспорта из Китая в Россию составил 38,090 млрд долл., что больше на 9,0 %. Хотя показатели этого роста и невелики, однако появились на фоне прошлогоднего спада в 28,6 %. Тем не менее, этот рост свидетельствует о ярко выраженном восстановлении торговых отношений². Несмотря на то, что этот рост оказался совершенно необычным явлением, поэтому имеет исключительное значение. С одной стороны, это говорит о дальнейшем углублении российско-китайских экономических связей и о значительно увеличивающейся взаимозависимости двух стран. С другой стороны, это также свидетельствует о сохраняющемся колоссальном потенциале роста российско-китайского торгово-экономического сотрудничества. С наступлением 2017 г. в российско-китайской двусторонней торговле наметился быстрый рост, о котором еще несколько лет назад не было и речи. Согласно статистическим данным китайской таможни, за предыдущие несколько месяцев текущего года можно констатировать взаимный рост экспортно-импортных операций как России, так и Китая.

(2) Дальнейшее повышение уровня сотрудничества в энергетической области.

На протяжении многих лет энергетическое сотрудничество неизменно было важнейшей составляющей российско-китайского торгово-экономического сотрудничества, потому эта область сотрудничества и была названа Президентом РФ В.В. Путиным «локомотивом» торговых отношений двух стран. В 2014 г. нефтегазовая компания КНР и промышленно-газовая компания России заключили соглашение о поставках природного газа на сумму 400 млрд долл. сроком на 30 лет (поставки будут осуществляться по газопроводу «Сила Сибири»). После того, как это соглашение было названо

«делкой века», в 2015 г. стороны вновь подписали соглашение об основных условиях поставок Россией природного газа в Китай из Сибири по западной ветке газопровода («Сила Сибири-2»), в котором впервые были определены ежегодные объемы поставок в Китай природного газа в 30 млрд куб. м.

В 2016 г. этот «локомотив» по-прежнему продолжал набирать скорость. Кроме прежних многочисленных проектов энергетического сотрудничества Китай и Россия вновь подписали ряд соглашений о сотрудничестве в области энергетики. Китайская химическая компания и российская нефтяная компания заключили новый контракт о ежегодных поставках нефти в Китай, в то же время между сторонами было достигнуто согласие по таким вопросам, как права на пай в 40 % российской дальневосточной нефтехимической компании (VNНК), финансирование которого с целью приобретения берет на себя китайская компания. Инвестиции китайской стороны позволят значительно повысить мощности по переработке сырья российской дальневосточной нефтехимической компании, а именно, компания ежегодно сможет перерабатывать 24 млн т нефти и 6,800 млн т нефтехимического сырья. Президент нефтяной компании России Игорь Сечин, в частности, заявил: «Заключение этого соглашения знаменует собой совершенно новый и важный шаг, сделанный в ходе строительства современного нефтехимического комплекса на Дальнем Востоке».

Российская нефтяная компания и китайская нефтехимическая компания подписали рамочное соглашение о разработке проекта нефтехимического газового комплекса и переработке природного газа в Восточной Сибири, а также планируют создать 3 нефтехимических и газовых комплекса в районе Западной Сибири и Новокуйбышевска (Самарская обл.)³. Кроме того, в присутствии премьер-министра РФ и премьера Госсовета КНР российская нефтяная компания и пекинская газовая компания подписали соглашение о сотрудничестве в газовой сфере, в соответствии с которым российская сторона уступает китайской компании 20 % акций нефтегазовой компании «Верхнечонск-нефтегаз» (Роснефть, Восточная Сибирь). После реализации этого проекта будет сформирована структура сотрудничества вертикальной интеграции: китайская сторона

получает акции одного из самых крупных нефтяных месторождений Восточной Сибири, а российская сторона получила возможность войти на китайский рынок природного газа⁴.

(3) Крупные шаги в создании инфраструктуры.

Длительный период отставания в создании инфраструктуры обусловил контакты представителей китайской и российской сторон, а также развитие торгово-экономического сотрудничества. При общем усилии двух сторон в последние годы произошли реальные изменения к лучшему. После начала строительства Тунцзянского железнодорожного моста, который соединит китайский город Тунцзян с российским речным портом Нижне-Ленинский (Еврейская АО), в декабре 2016 г. официально было объявлено о начале строительства в верхнем течении реки Хэйлунцзян современного трансграничного шоссейного моста, который соединит китайский город Хэйхэ и российский город Благовещенск. Переговоры по данному объекту и подготовительная работа проходили чрезвычайно трудно, в общей сложности на все ушло более 20 лет, однако на завершающем этапе переговоров произошли разительные перемены: официальное подписание проектной документации по объекту состоялось в июне 2016 г., а в декабре того же года стороны приступили к строительству, такие темпы работы в истории российско-китайского торгово-экономического сотрудничества наблюдались весьма редко. Длина моста составляет 1283 м, ширина — 14,5 м, пролет над главным фарватером — 147 м, тип моста — подвесной мост с низкими колонными и двумя полосами для движения транспорта. Более того, общая протяженность подхода к шоссейному ярусу моста составит 19,9 км, исходный пункт дороги расположен в Чанфатунь под китайским городом Хэйхэ, а конечный пункт расположен в деревне Каникурган (кит. тр.) под российским городом Благовещенском. При этом протяженность пути на территории Китая примерно составит 6,5 км, а протяженность пути на территории России — примерно 13,4 км, по нормативам это будет дорога второго уровня. Общие инвестиции в проект составят 2,470 млрд юаней, планируемые сроки строительства — 3 года. К октябрю 2019 г. объект будет сдан в эксплуатацию. После завершения строительства

моста будет сформирован новый крупный международный шоссейный проход, что позволит установить прямое сообщение и связь между двумя городами регионального значения. По предварительным подсчетам, в 2020 г. объем двусторонних транспортных и пассажирских перевозок составит соответственно 1,480 млн человек и 3,090 млн т, что по сравнению с настоящим моментом больше соответственно в 3 и 10 раз и только для российской стороны создаст возможность трудоустройства 1,400 млн человек⁵.

В обнародованных в России и Китае цифровых данных имеются некоторые расхождения. Согласно расчетам российской стороны, проектируемая длина пролета моста составит 140 м, высота — 17 м, общая длина моста, включая подход к шоссейному ярусу, — 20,2 км, в том числе протяженность отрезка моста на российской территории составит 12,9 км, длина основной части моста над водной поверхностью составит 1081 м, мост будет двухполосным для обеспечения движения транспорта. На первом этапе построят шоссейную дорогу, а на втором этапе проложат железную дорогу. Общая себестоимость строительства моста составит 18,800 млрд руб., российская сторона инвестирует в строительство моста 14 млрд руб. (См. российскую статью «Предстоящее строительство трансграничного моста между китайским городом Хэйхэ и российским городом Благовещенск» в двуязычном китайско-российском журнале «Москва—Пекин». — Сентябрь—октябрь 2016 г. С. 58—60. — *Прим. авт.*).

Кроме того, в мае 2017 г. во время состоявшегося в Пекине саммита по международному сотрудничеству «Один пояс — один путь» произошло официальное подписание долгое время готовившегося соглашения о сотрудничестве в области создания международного транспортного коридора «Биньхай-1», который соединит китайский город Харбин и российский город Владивосток. Два вышеуказанных важных события не только являются знаменательными в деле российско-китайского сотрудничества, но и знаменуют собой достижение огромного прогресса в масштабе регионального сотрудничества по проекту «Российско-китайско-монгольский экономический коридор».

(4) Блестящие успехи сотрудничества в финансовой области.

Российско-китайское сотрудничество в финансовой области, первоначально начиналось с учреждения в двух странах коммерческих и финансовых структур и взаиморасчетов в национальных валютах, со взаимным акционерным участием, обменом национальных валют до предоставления кредитов в обмен на нефть. Непрерывно расширялись масштабы сотрудничества, постоянно обновлялись его формы. Не так давно Центральный банк РФ учредил в Китае свое представительство, также официально стал функционировать расположенный в Москве Центр расчетов в китайской валюте. Это свидетельствует о новом высоком уровне двустороннего сотрудничества в финансовой сфере, о дальнейшем поиске потенциала сотрудничества двух стран в финансовой области, о расширении масштабов сотрудничества и создании еще более широкого пространства для сотрудничества.

Стало обычным явлением взаимное кредитование и денежный оборот между финансовыми структурами России и Китая. В ноябре 2011 г. во время встречи премьер-министра РФ и премьера Госсовета КНР состоялось подписание рамочного соглашения между Китайским банком развития и российским Внешнеэкономическим банком. Китайским банком был предоставлен российскому банку кредит на сумму 6 млрд юаней в качестве помощи для расширения финансовых операций⁶. В 2016 г. были окончательно утверждены работы по строительству моста, который российские СМИ окрестили как «мост в долг». Согласно меморандуму, подписанному правительствами двух стран, Министерство финансов РФ на территории России выпустит облигации государственного займа, номинированные в юанях, что увеличивает безопасные и стабильные международные финансовые возможности России. Российский сельскохозяйственный банк сотрудничает с банками КНР, в том числе сельскохозяйственным, в различных финансовых областях. Это не только создало благоприятные условия для развития торговой деятельности и связей народов двух стран, но и для расширения коммерческих операций российских банков открыла широкое пространство, и что еще более важно, китайская сторона будет способствовать избавлению России от финансовых санкций Запада и будет

надежной страховкой финансовой безопасности России⁷. Еще одним важным событием сотрудничества двух стран в финансовой сфере в 2016 г. стал Союз «Русско-китайский дом дружбы и сотрудничества», осуществленный финансовыми структурами Китая и России. Данный союз был совместно организован и учрежден в Харбине 35 китайскими и российскими финансовыми организациями, в том числе Сбербанком РФ и Харбинским банком КНР. Его главная цель состоит в дальнейшем усилении и расширении взаимного сотрудничества двух стран в финансовой сфере, такой, как финансирование торговли, расчеты в национальных валютах двух стран, финансовый лизинг, страхование и т. д. В настоящее время уже более 50 стран являются членами китайского банковского союза. Россия здесь представлена 17 российскими банками, в том числе Сбербанком и Промсвязьбанком, а КНР — 18 китайскими банками, среди которых Харбинский банк, банк Баошань, Чунцинский банк⁸.

(5) Постоянно расширяются нетрадиционные сферы сотрудничества.

За последние несколько лет несколько улучшилась структура двусторонней торговли Китая и России, что привело не только к постоянному расширению сферы торговли, но и к постоянному внедрению инноваций в порядок торговли и соразмерному учету сторонами взаимных экономических преимуществ и взаимной дополняемости. Одновременно с постоянным расширением объема операций в сфере традиционной торговли многократно возросло количество сделок в нетрадиционной сфере. Как крупный производитель электромеханической продукции Китай постоянно наращивает объемы ее экспорта в Россию, преодолев отметку в 60 %. В то же время китайские медикаменты также стремительно поступают на российский рынок. Согласно российской статистике, поступающие для реализации в России китайские медицинские препараты превысили 500 наименований. Импортируемое из Китая в Россию сырье для изготовления лекарственных препаратов составляет 70,5 % от общего объема импортируемых товаров подобного типа, примерно 50 % лекарственных препаратов, которые Россия экспортирует в страны СНГ, изготовлены из китайского сырья⁹. Что касается экс-

порта российских товаров в Китай, то помимо энергетической продукции отмечается значительное увеличение экспорта различных видов сельскохозяйственной продукции, которая стала новой точкой роста двусторонней торговли. По мере увеличения российским правительством инвестиций в сельское хозяйство, а также постепенного снятия ограничений китайских властей на экспорт российской сельскохозяйственной продукции началось ее поступление на китайский рынок. В 2015 г. экспорт зерновых в Китай из России увеличился по сравнению с прошлым годом на 160 %¹⁰. Произведенные в России шоколад, минеральная вода, мороженое, подсолнечное масло, пиво и другие продукты постепенно появились на полках продуктовых магазинов Китая.

Одновременно с быстрым развитием Интернета и Интернет+ (с продукцией) высокими темпами стало развиваться российско-китайское сотрудничество в сфере электронной торговли, в системе двусторонней торговли и, особенно, в мелкой народной торговле она заняла важную нишу. Китайские гиганты электронной торговли, такие компании как Алибаба, Цзиндун, а также российские соответствующие трансграничные компании электронной торговли, стали работать на рынках друг друга, стремясь не упустить коммерческую выгоду. Согласно российским статистическим данным, в 2015 г. общий объем розничной торговли через Интернет с российскими коммерсантами составил 40 млрд долл., а объем трансграничной торговли — 4 млрд долл., в том числе объем китайско-российской трансграничной торговли составил примерно 3 млрд долл., что составляет 75 % от общего объема их трансграничной торговли¹¹.

Туристическая отрасль постепенно стала важным аспектом в российско-китайском торгово-экономическом сотрудничестве. В прошлые годы туризм носил в основном односторонний характер: огромное количество российских туристов посещали Китай, а китайских туристов, посетивших Россию, было недостаточно. В последние годы ситуация в туристической отрасли изменилась коренным образом. Согласно российским статистическим данным, за последние 5 лет количество китайских туристов, посетивших Россию, увеличилось в 6 раз, объем потока туристов за год превысил 1 млн

человек, и все продолжает увеличиваться. В 2015 г. потребительские расходы китайских туристов в России превысили 2 млрд 500 млн долл.¹²

(6) В настоящее время успешно осуществляется состыковка китайского проекта «Один пояс — один путь» и курса Европейско-Азиатского экономического сообщества (ЕврАзЭС)

Китайский проект «Один пояс — один путь» и деятельность ЕврАзЭС являются важной государственной политикой Китая и России. Предложенная китайским руководством стратегическая концепция «Один пояс — один путь» первоначально вызвала у российской стороны недоумение, сомнение и даже подозрение, а позднее постепенно пришло ее признание, поддержка и активное участие в проекте, что свидетельствует о новой высоте взаимного политического доверия, достигнутого двумя странами, а также о еще более тесных экономических связях между двумя странами. В настоящее время стороны от этапа взаимного понимания и взаимных разработок перешли к этапу реализации практических состыковочных действий и тесного сотрудничества, что неизбежно даст толчок двустороннему всеобъемлющему сотрудничеству России и Китая, а также будет играть позитивную роль, способствуя развитию региональной экономики Европы и Азии и процветанию всего мира.

2. Проблемы, возникшие в процессе торгово-экономического сотрудничества России и Китая

(1) Ограничения, возникшие из-за неравномерного экономического развития двух стран, и факторы, сдерживающие двустороннее торгово-экономическое сотрудничество

В течение более 20 лет заметно расширились масштабы экономик Китая и России, однако все более очевидными становились их различия. Согласно статистическим данным Мирового банка, в 1992 г. внутренний валовой продукт Китая составлял 422,700 млрд долл., или 1,7 % глобальной экономики, что обеспечило Китаю 10-е место в мире. В те годы ВВП России был немного выше китайского и составлял 460,200 млрд долл., т. е. 1,9 % глобальной экономики, занимая 9-е место в мире¹³. Затем из-за значительных различий в

темпах и путях экономического развития двух стран существенно изменилась доля экономик Китая и России в общем объеме мировой экономики. В соответствии с Докладом о мировом внутреннем валовом продукте, обнародованным Всемирным банком в начале 2017 г., в 2015 г. в мире насчитывалось всего 15 стран, внутренний валовой продукт которых превысил 1 трлн долл. (табл. 1), Китай и Россия вступили в «клуб стран, ВВП которых превышает 1 трлн долл.», однако, это отнюдь не означает равенства в уровнях развития. ВВП Китая оценивается свыше 11 трлн долл. и составляет 14,8 % глобальной экономики, что позволяет Китаю стабильно удерживать 2-е место. Все без исключения прогнозы утверждают, что в будущем Китай неизбежно займет 1-е место в мире по показателям экономического развития. В 2015 г. ВВП России составлял всего лишь 1,300 трлн долл., что составляет 1,8 % объема глобальной экономики. Поэтому Россия занимала 13-е место и, более того, стояла перед многочисленными вызовами, связанными с темпами экономического развития, что делает ее положение неустойчивым.

В 1992 г. общий объем внешнеторговых операций России составил 96,600 млрд долл., в том числе экспорт — 53,600 млрд долл., а импорт — 43 млрд долл. В том же году общий объем внешнеторговых операций Китая составил 165,500 млрд долл., в том числе экспорт составил 84,900 млрд долл., а импорт — 80,600 млрд долл. К 2015 г. общий внешнеторговый оборот России увеличился до 525,800 млрд долл., в том числе экспорт составил 343,400 млрд долл., а импорт — 182,400 млрд долл. Общий внешнеторговый объем Китая достиг 3,958600 трлн долл., в том числе экспорт составил 2,276500 трлн долл., а импорт — 1,682100 трлн долл.¹⁴

С 1992 по 2015 гг. общий объем российской экономики увеличился в 2,8 раза, объем внешнеторгового оборота увеличился в 5 раз; а общий объем китайской экономики увеличился в 25 раз, внешнеторговый оборот — в 23 раза. В тот же период объем китайско-российской двусторонней торговли увеличился с 5,100 млрд долл. до 68,100 млрд долл., т. е. — в 12 раз¹⁵. Отсюда видно увеличение темпов роста объема внешней торговли и общего объема развития российской экономики, что можно считать достаточно объективным, однако они значительно отстают от темпов роста объема внешней

Таблица 1. ВВП основных экономик мира в 2015 г.

№ п/п	Страна	ВВП, трлн. долл.	Структура в %
	Мир	74,0	100
1	США	18,0	24,3
2	Китай	11,0	14,8
3	Япония	4,4	5,9
4	ФРГ	3,4	4,5
5	Великобритания	2,9	3,9
6	Франция	2,4	3,3
7	Индия	2,1	2,8
8	Италия	1,8	2,5
9	Бразилия	1,8	2,4
10	Канада	1,6	2,1
11	Южная Корея	1,4	1,9
12	Австралия	1,3	1,8
13	РФ	1,3	1,8
14	Испания	1,2	1,6
15	Мексика	1,1	1,5

Источник: URL: <http://news.steelhome.cn/2017/02/25n2988731.html>

торговли и общего объема развития китайской экономики. Неравномерность экономического развития двух стран уже стала фактором, который сдерживает развитие двусторонней торговли, и в последующий период двусторонней торговле затруднительно будет развиваться синхронно с китайской экономикой. Это в определенной степени означает, что вклад двустороннего экономического сотрудничества в развитие китайской экономики будет уменьшаться.

(2) Слабое стремление предприятий двух стран работать на рынках России и Китая

Предприятия являются основой развития экономики и рынка, насколько экономика развита внутри страны, настолько она и осуществляет транснациональное экономическое сотрудничество. В настоящее время одним из главных факторов, сдерживающих развитие российско-китайского торгово-экономического сотрудничества на более высоком уровне, является отсутствие должного стремления предприятий двух стран работать на рынках Китая и России. Исторические причины, довлеющие над российско-китайским сотрудничеством, привели к тому, что предприятия двух стран в большинстве случаев сфокусировали свои взгляды на развитые страны Запада и на другие развивающиеся страны с переходной рыночной экономикой, с которыми они установили более тесные связи, и экономическое сотрудничество с которыми они ставят на более важное место, не принимая во внимание и даже игнорируя сотрудничество между Китаем и Россией. Результаты исследования, проведенного российской стороной, свидетельствуют о том, что доля желающих сотрудничать с китайскими предприятиями и работать на китайском рынке российских предприятий недостаточна, всего 8 %¹⁶. Хотя у китайской стороны нет соответствующих данных, однако в связи с тем, что в России существует негативная инвестиционная среда и неблагоприятные условия для ведения бизнеса, именно поэтому ряд китайских предприятий без желания относится к работе на российском рынке. Что касается крупных предприятий, то они порой занимают негативную позицию. (Примером этого являются некоторые крупные китайские финансовые структуры.)

(3) Торговые структуры по-прежнему не в полной мере отражают технологические преимущества и научный потенциал Китая и России.

Нарушение баланса структуры торговли и ее нерациональность являются застарелыми проблемами российско-китайской двусторонней торговли, которые длительное время вызывают беспокойство сторон и изначально не получили эффективного решения. В последние несколько лет эта ситуация начала немного меняться, ярким примером чему стал значительный рост продажи электромеханиче-

ской продукции России в Китай в 2016 г. Однако следует подчеркнуть, что этот рост продаж изначально произошел на чрезвычайно низкой основе, сырье и огромное количество продукции первичной обработки по низким ценам по-прежнему занимают абсолютное ведущее место в торговле двух стран. Технологические преимущества и научный потенциал, которыми обладают стороны, не был в полной мере реализован. На самом деле Россия и Китай имеют все возможности поставлять друг другу высокотехнологичную продукцию более высокого качества в еще большем количестве.

(4) Рынки Китая и России все еще ожидают дальнейшей взаимной открытости.

Из-за исторических причин между Китаем и Россией по-прежнему существуют некоторые торговые барьеры, а также чрезмерно большие ограничения для трансграничной торговли ряда товаров. Подобная ситуация существует как в сфере торговли товарами, так и в сфере предоставления услуг. Подобные барьеры естественно неблагоприятно влияют на дальнейшее расширение двусторонней торговли и на процесс усиления экономических связей между сторонами, а также препятствуют ходу стратегической состыковки китайского проекта «Один пояс — один путь» с курсом ЕврАзЭС. Для того чтобы сделать сотрудничество в сфере двусторонней торговли более успешным и эффективным, стороны должны взять на себя обязательства одновременно с разумной защитой своей национальной продукции и на основании современной ситуации и состояния рынков через дружественные консультации снять чрезмерные и нерациональные ограничения, в еще большей мере открыть свои рынки друг другу, обеспечить товарам двух стран справедливые конкурентные условия с тем, чтобы обогатить содержание сотрудничества, расширить сферу сотрудничества и поднять его на еще более высокий уровень.

3. Анализ и прогноз ситуации российско-китайского торгово-экономического сотрудничества.

(1) Переход российско-китайского торгово-экономического сотрудничества от сотрудничества по типу расширения масштабов и увеличения темпов, к сотрудничеству, обеспечивающему качество товаров и эффективность.

В 2000—2014 гг. российско-китайская торговля преодолела длительный этап быстрого роста, двусторонний торговый оборот вырос с 8 млрд долл. до 95 млрд 300 млн долл., увеличился приблизительно в 11 раз. В среднегодовом исчислении рост составил 70 %. В 2011 г. Китай впервые стал самым крупным торговым партнером России, впоследствии это положение неуклонно укреплялось и сохраняется неизменно по сей день. В 2015 г. влияние разнообразных и сложных факторов, таких как геополитика и конъюнктура основных товаров, привело к уменьшению объема двусторонней торговли. Несмотря на то, что в 2016 г. отмечился некоторый рост торговли, однако он не смог достичь уровня 2014 г. Тем не менее, в результате тщательного анализа можно обнаружить, что реальный объем товаров за этот период не уменьшился, более того произошло некоторое увеличение товарного ассортимента, что связано лишь с падением цен на товары и выразилось в уменьшении денежных средств, используемых в торговых операциях. В определенной степени можно утверждать, что отнюдь не из-за уменьшения денежных средств, используемых в торговле, экономике двух стран был нанесен очевидный ущерб. В то же время особое внимание привлекает происходящее улучшение структуры двусторонней торговли и некоторое увеличение научно-технической составляющей товаров.

Что касается роста торгового оборота в прошлом году, то необходимо отметить, что в первой половине 2017 г. он продолжался, и более того, это был весьма заметный рост. Заглядывая в будущее, можно отметить, что тенденция восстановления быстрого роста, которая отмечается в настоящее время, в будущем продлится еще какой-то период времени, после которого наступит период относительно стабильного развития. Это будет, главным образом, зависеть от общего объема экономики России и объема внешнеторговых операций, в особенности реального развития экономик двух стран и конъюнктуры основных товаров на международных рынках. На протяжении многих лет Китай играет весьма важную роль во внешне-торговой деятельности России, в настоящее время Китай для России является крупным источником импорта и крупным рынком экспорта, а по объему экспортно-импортных операций занимает первое место. В 2016 г. доля российско-китайской двусторонней торговли

составляла 14,13 % в общем объеме внешнеторговых операций России, в том числе российский экспорт в Китай составлял 9,8 % от общего объема экспорта России, а доля импорта из Китая в Россию составляла 20,9 % от общего объема импорта¹⁷. Объективно говоря, в настоящее время китайско-российская двусторонняя торговля занимает во всей внешней торговле России достаточно высокое положение, и будет достаточно трудно поднять ее на еще более высокий уровень прежними методами в течение короткого периода времени. Вот почему ключевым моментом двустороннего торгово-экономического сотрудничества в течение ближайших нескольких лет будет переход от количественных показателей к качественным. Пройдя длительный период притирки и сотрудничества, китайско-российское двустороннее сотрудничество становится все более зрелым и практичным, преимущества от совместного сотрудничества непрерывно изыскиваются, накапливаются, фокусируются и расширяются. Более того, они стали играть все более важную роль. Эти факторы обусловили переход от двустороннего торгово-экономического сотрудничества по типу сотрудничества, в основе которого лежат объемы и темпы развития, к высшему качественному и эффективно-му типу сотрудничества. Если более 10 лет назад основной самой отличительной чертой российско-китайского торгово-экономического сотрудничества было постоянно расширение масштабов и увеличение темпов сотрудничества, то в ближайшие десять с лишним лет отличительной чертой сотрудничества будет непрерывный рост качества и эффективности сотрудничества во многих областях.

(2) Энергетика по-прежнему будет важной сферой двустороннего сотрудничества России и Китая, однако в настоящее время степень зависимости Китая от энергетических ресурсов России снижается.

В течение 21 века энергетическое сотрудничество изначально являлось важным звеном российско-китайского торгово-экономического сотрудничества, что определяется его долей в торгово-экономическом сотрудничестве двух стран и важным значением энергетического сотрудничества в деле развития народного хозяйства Китая. В ближайшем будущем в данной ситуации не предвидится коренных изменений, энергетическое сотрудничество по-прежнему

будет одной из перспективных сфер в российско-китайском торгово-экономическом сотрудничестве. Тем не менее, степень зависимости Китая от российской энергетики в настоящее время постепенно уменьшается, и это также является неоспоримым фактом.

Прежде всего, диверсификация источников энергии снижает важность энергетических ресурсов России для Китая. В последние годы происходит молчаливое изменение конфигурации импорта китайских энергетических ресурсов. К настоящему времени уже созданы многочисленные важные и стабильные пути поставок энергетических ресурсов, в ближайшие несколько десятилетий будут реально обеспечены потребности Китая в энергетических ресурсах. Но не только это, благодаря изменениям в конфигурации международных поставок энергетических ресурсов ряд стран, которые прежде не являлись странами, являющимися традиционными источниками энергетических ресурсов для Китая, также стали странами-поставщиками энергетических ресурсов для Китая. В конце 2016 г. страны — члены ОПЕК и нефтедобывающие страны, не являющиеся членами ОПЕК, соответственно заключили соглашение об ограничении или о снижении добычи нефти, в результате переизбыток предложений нефти на международных рынках уменьшился, а цены на нефть значительно выросли. Это привело к тому, что цена на дубайскую сырую нефть (азиатский критерий) превысила цену на американскую сырую нефть, американские торговцы нефтью, используя неблагоприятную ценовую ситуацию, увеличили экспорт нефти из США. К первой половине 2017 г. объемы экспорта сырой нефти из США превысили объемы экспорта нефти многих стран-членов ОПЕК, а Китай стал самым крупным покупателем американской нефти, объемы закупок многократно выросли, и США в полном смысле этого слова превратились в важную страну-поставщика энергетических ресурсов. Начиная с лета 2016 г., США также начали поставлять в Китай сжиженный природный газ (СПГ). В то же время, благодаря совершенствованию технологий и снижению себестоимости, огромные объемы СПГ хлынули на мировой рынок. В сложившейся ситуации Канада и Австралия увеличили экспорт энергетических ресурсов в Китай. Во-вторых, научно-технический прогресс и повышение производительности труда уменьшили потребности Китая в энерге-

тических ресурсах: так был сделан первый шаг к сдерживанию чрезмерно быстрого роста потребностей Китая в энергетических ресурсах, в будущем еще определенный период времени будет происходить дальнейшее снижение темпов роста потребностей Китая в энергетических ресурсах. В-третьих, всемерное развитие и использование «зеленой энергетики» снизили потребности Китая во внешних энергетических ресурсах. Исходя из соображений энергетической безопасности, и одновременно находясь под давлением необходимости защиты окружающей среды, Китай усилил освоение и использование «зеленых» энергетических ресурсов, его усилия превосходят все прежние периоды, а также превосходят любые экономические системы в аналогичный период. В последние несколько лет одновременно со значительным снижением использования угля многократно увеличились инвестиции в применение энергии ветра, воды, солнца и другой «зеленой энергетики». В настоящее время Китай является самой мощной глобальной державой по производству ветряной энергии, по личным инвестициям в сферу «чистой энергетики» Китай давно обогнал страны Евросоюза, которые ранее особое внимание уделяли «чистым» энергетическим ресурсам. Вышеуказанные доводы напрямую или косвенно снизили степень зависимости Китая от энергетических ресурсов России, так произошел переход от первоначально устойчивых потребностях в российских энергетических ресурсах к снижению зависимости от них.

(3) Торговля с Россией уже не является основным направлением, но по-прежнему остается важным направлением внешней торговли Китая

Исторически Россия в свое время была пятым крупным торговым партнером Китая, однако в последние годы ее положение непрерывно занимает другими торговыми партнерами. В 2016 г. в весьма неблагоприятных условиях развития международной торговли произошло падение объема торговли Китая с США, Японией и Южной Кореей, тем не менее, общий объем экспортно-импортных операций соответственно составил 519 млрд долл., 274,900 млрд долл., 252,430 млрд долл. Более того, у 4 стран объем экспортно-импортных операций с Китаем превысил 1 млрд долл.

Хотя в рассматриваемый период торговый оборот между Россией и Китаем продолжал расти, однако он не превысил 70 млрд долл., что не только значительно меньше торгового оборота Китая с США, Японией, Южной Кореей и Германией, но гораздо ниже торгового оборота Китая со многими странами ЮВА. Россия среди торговых партнеров Китая занимает лишь 14-е место (табл. 2). Доля российско-китайской двусторонней торговли в общем объеме внешней торговли Китая составляет всего 3,9 %. В настоящее время она снизилась до 1,9 %, к тому же существует возможность ее дальнейшего снижения.

На основе общего анализа структуры китайской экономики и системы внешней торговли можно сделать следующие выводы. Во-первых, если подходить к вопросу только с учетом абсолютного количества и доли, то следует отметить весьма ограниченное влияние небольших колебаний двустороннего торгового оборота России и Китая на внешнюю торговлю Китая и даже развитие всей его экономики. Во-вторых, Россия не является основным государством, от которого Китай получает передовые технологии, оборудование, высокотехнологичную продукцию, передовые идеи и методы управления, а также не является основным государством, от которого в Китай приходит иностранный капитал. В то же время Россия, тем более, не является основным рынком сбыта китайской продукции. Все эти факторы и определили то, что торговля с Россией не является основным направлением внешней торговли Китая.

В-третьих, если подходить к рассмотрению вопроса с точки зрения структуры торговли, то следует отметить, что импортируемые Китаем из России энергетические ресурсы представляют собой для китайской экономики весьма дефицитный товар, который является стратегическим дополнением китайской экономики и имеющим стратегическое значение, а следовательно является важным направлением внешней торговли Китая. Если учитывать необходимость поддержания отношений и развития хороших торговых отношений с Россией, что является важным средством укрепления сформировавшихся отношений стратегического партнерства и сотрудничества между Китаем и Россией, то важность этих отношений становится все более очевидным.

Таблица 2. Общая стоимость экспортно-импортных операций Китая с основными торговыми партнерами (един.: 1 тысяча долл. США)

Страны	Внешнеторговый оборот	Экспорт	Импорт	Сальдо	Рост экспорта (+/-, %)	Рост импорта (+/-, %)
Мир	3 684 925 029	209 744 4193	1 587 480 835	-6,8	-7,7	-5,5
США	519 614 344	385 203 733	134 410 611	-6,7	-5,9	-9,1
Гонконг	305 246 490	288 369 972	16 876 518	-11,1	-12,7	32,4
Япония	274 800 031	129 244 936	145 555 095	-1,3	-4,7	1,9
Южная Корея	252 431 614	93 537 626	158 893 987	-8,5	-7,7	-8,9
Тайвань	179 595 407	40 367 282	139 228 125	-4,5	-10,1	-2,8
ФРГ	151 293 398	65 249 288	86 044 110	-3,5	-5,6	-1,8
Австралия	107 826 726	37 161 313	70 665 412	-5,3	-7,8	-3,9
Вьетнам	98 205 221	61 059 168	37 146 053	2,5	-7,5	24,5
Малайзия	86 720 573	37 510 149	49 210 423	-10,8	-14,7	-7,6
Таиланд	75 763 445	37 086 399	38 677 045	0,4	-3,1	4,1
Великобритания	74 338 299	55 686 814	18 651 486	-5,3	-6,5	-1,5
Сингапур	70 388 466	44 446 947	25 941 519	-11,5	-14,4	-5,9
Индия	70 075 816	58 317 412	11 758 404	-2,1	0,2	-12
РФ	69 525 626	37 297 041	32 228 585	2,2	7,3	-3,1
Бразилия	67 705 787	21 968 124	45 737 663	-5,3	-19,9	3,7
Нидерланды	67 215 410	57 425 595	9 789 814	-1,5	-3,4	11,5
Индонезия	53 464 177	32 071 368	21 392 809	-1,4	-6,6	7,6
Филиппины	47 158 576	29 788 685	17 369 891	3,3	11,7	-8,4
Франция	47 118 992	24 642 465	22 476 527	-8,3	-7,9	-8,7
Канада	45 627 957	27 321 694	18 306 263	-18	-7,1	-30,2
Италия	43 054 302	26 350 270	16 704 031	-3,6	-5,3	-0,7
ЮАР	35 321 772	12 837 460	224 84 312	-23,2	-19	-25,4

Источник: URL: http://blog.sina.com.cn/s/blog_52f526870102x990.html

(4) Большие надежды на широкое развитие двустороннего сотрудничества в области сельского хозяйства.

Благодаря серьезной поддержке правительства РФ и богу Россия несколько лет подряд собирает богатые урожаи различных сельскохозяйственных культур, что не только позволило ей мгновенно стать державой по производству зерновых, но еще и превратиться в крупного экспортера зерновых. По объему экспорта пшеницы Россия обошла таких традиционно крупных ее экспортеров, как США и Канада. Во внешнеторговом обороте России сельскохозяйственная продукция стала второй крупной категорией экспортных товаров после энергетической продукции. Россия питает огромные надежды относительно сельскохозяйственного рынка Китая, решительно настроена на крупномасштабную реализацию российской сельскохозяйственной продукции на китайском рынке. Более того, Россия также надеется на предоставление Китаем капитала и оборудования в ходе транспортного строительства для реализации сельскохозяйственной продукции. Как было заявлено российским Министерством сельского хозяйства, правительство РФ планирует до 2025 г. построить транспортный коридор для транспортировки российской сельскохозяйственной продукции в Китай, а вдоль этого коридора будет построена целая серия транспортировочных товарных станций и складов. Общая сумма инвестиций в этот проект превышает 1 млрд долл. Российская сторона призывает китайских предпринимателей принять участие в реализации этого проекта.

Согласно статистическим данным, в ближайшие 5 лет ежегодный объем импорта продовольствия в Китай в среднем будет расти на 15 %. В настоящее время ежегодная сумма импорта продовольствия в Китай в среднем превышает 100 млрд долл. Соответственно по этому показателю Китай занимает 3-е место в мире. По прогнозам американской ассоциации промышленности и продовольствия, китайский рынок импортируемого продовольствия будет расширяться, и есть надежда, что к 2018 г. Китай превратится в самую крупную державу-импортера продовольствия в мире. По другим оценкам, к 2025 г. 7 % требуемого китайским рынком объема основной сельскохозяйственной продукции будет завозиться из-за рубежа, в том числе 85 % соевых бобов, 25 % хлопка, 25 % молочной продук-

пии и 10 % пищевого сахара¹⁸. Здесь открывается огромное пространство для сотрудничества в области сельского хозяйства России и Китая.

(5) Сотрудничество в области реализации крупных проектов, высоких технологий и науки выведет российско-китайское торгово-экономическое сотрудничество на новую ступень.

Общепризнано, что Россия является крупной научно-технической державой, а также одной из мощных в научно-техническом отношении стран, число которых в мире весьма ограничено. Поэтому во многих научно-исследовательских сферах Россия занимает ведущее положение в мире. Хотя за последние 20 лет ее технические возможности и научно-исследовательский потенциал несколько ослабли, однако ее положение как мощной научно-технической державы по-прежнему остается достаточно прочным.

За последние 40 лет осуществления политики реформ и открытости научно-технический уровень и научно-исследовательский потенциал Китая значительно повысились, и в настоящее время Китай находится в ряду мировых научно-технических держав. Как Россия, так и Китай имеют свои преимущества в различных областях, что создает хорошую основу для взаимного сотрудничества. В таких областях, как космос, чистое использование традиционных энергетических ресурсов, разработка новых энергетических материалов, строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей, охрана окружающей среды и многих других Россия и Китай имеют широкое поле для сотрудничества. На данный момент Россия и Китай осуществляют сотрудничество в таких областях, как космос, гражданская атомная энергетика и других. Не так давно в ходе многорандовых торговых переговоров стороны достигли соглашения по совместной разработке и проектированию широкофюзеляжного пассажирского самолета нового поколения и тяжелого вертолета. В 2025—2027 гг. планируется вывести их на рынок¹⁹. Это сотрудничество в полной мере проявило преимущества сторон в технике, материалах, финансах и рынках, во всяком случае, оно имеет важное значение как для российско-китайского двустороннего сотрудничества, так и для международного рынка. С точки зрения экономического и

внутреннего развития России и Китая и их потенциала развития сферы преимущества двустороннего сотрудничества в основном касаются энергетики, сельского хозяйства, лесоводства, рыболовной отрасли, туризма, строительства инфраструктуры, науки и техники. Однако среди них максимально потенциальными и наиболее перспективными являются крупные проекты, а также сфера науки и высоких технологий, которые способны вывести торгово-экономическое сотрудничество двух стран на новую ступень.

Перевод: К.А. Любская

Примечания

¹ URL: <http://mt.sohu.com/20170414/n488480781.shtml>

² Доклад министерства торговли КНР о торговле с другими странами «Обзор состояния торговли России в 2016 г. и российско-китайской торговли». URL: <http://www.jiemian.com/article/1081812/htmi>; URL: http://countryreport.mofecom.gov.cn/record/view110209.asp?News_id=53249

³ Россия стала первым крупным поставщиком сырой нефти Китаю // Москва—Пекин. 2016. Октябрь—ноябрь. С. 52.

⁴ В первой половине 2017 г. Россия продолжала наращивать экспорт нефти в Китай и сейчас уже стала самым крупным поставщиком нефти в Китай. URL: [http://news/ifeng.com/a/20161109/50227946_0.shtml](http://news.ifeng.com/a/20161109/50227946_0.shtml).

⁵ Жэньминь жибао. 23.12.2016.

⁶ URL: http://news.ifeng.com/a/20161109/50227946_0.shtml

⁷ Москва—Пекин. 2016. Сентябрь—октябрь. С. 40.

⁸ Союз российского рубля и китайского юаня // Москва—Пекин. 2016. Ноябрь—декабрь. С. 30—31.

⁹ Пристрастие! // Москва—Пекин. 2016. Сентябрь—октябрь. С. 84—86.

¹⁰ URL: <http://www.jiemian.com/article/1081812.html>; 169 % — рост экспорта зерновых из России в Китай // Москва—Пекин. 2016. Ноябрь—декабрь. С. 80.

¹¹ Москва—Пекин. 2016. Сентябрь—октябрь. С. 89.

¹² Китайские туристы в первую очередь выбирают Россию! // Москва—Пекин. 2016. Ноябрь—декабрь. С. 126—129.

¹³ URL: http://blog.sina.com.cn/blog_52f526870102ebbo.html

¹⁴ URL: http://www.360doc.com/content/16/0115/10/502486_528132129.shtml

¹⁵ URL: <http://www.chinacustomsstat.com>

¹⁶ Торговый диалог Востока // Москва—Пекин. 2016. Ноябрь—декабрь. С. 22—25.

¹⁷ Доклад о торговле различных стран Министерства коммерции КНР. «Торговля России в 2016 г. и состояние российско-китайской двусторонней торговли». URL: http://countryreport.mofecom.gov.cn/record/view110209.asp?News_id=53249.

¹⁸ 117 млрд долл. США — общий объем импортируемой Китаем сельскохозяйственной продукции; Объем потребления китайцами пищевой продукции // Москва—Пекин. 2016. Ноябрь—декабрь. С. 79—87.

¹⁹ Подняться в заоблачную высь // Москва—Пекин. 2016. Сентябрь—октябрь. С. 53—55.

*Е.С. Баженова**

ДЕМОГРАФИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ И ОСВОЕНИЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РФ: ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ «ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

Аннотация. Дальний Восток (ДВ) — важный геополитический и стратегический регион Российской Федерации, обеспечивающий России реализацию ее интересов в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). В настоящее время необходимость развития восточных территорий обозначена среди четырех главных стратегических приоритетов государственной политики. В связи с этим одной из стратегической задач развития ДВ является реализация геополитической задачи закрепления населения.

Ключевые слова: российский Дальний Восток, миграция, население.

Экономические и географические условия демографического развития

Дальневосточный федеральный округ является самым большим по площади федеральным округом России. Территория ДВФО с Забайкальским краем составляет 36 % всей территории страны

* Кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра политических исследований и прогнозов Института Дальнего Востока РАН

(6 215 900 кв. км). Вместе с тем, это один из регионов с самой низкой численностью населения — 6,2 млн человек, или 4,2 % от общей численности населения Российской Федерации (в 1991 г. — 5,4 %, 8,1 млн человек). За 1991—2014 гг. число жителей в регионе уменьшилось на 23 %.

В недрах содержится 50 % российских запасов каменного угля, 20 % углеводов, 30 % древесины, 10 % запасов железной руды, а также имеются значительные запасы редкоземельных и цветных металлов, например, 95 % запасов сурьмы, бора и олова. В данном регионе производится около 98 % алмазов, 50 % золота, 40 % рыбы и морепродуктов России. (*География России. Население и хозяйство / В.П. Дронов. В.Я. Ром. М.: Дрофа, 2010. С. 285*).

Климатические условия этого региона весьма сложны. Для него характерны большие перепады температур и короткий теплый период, что значительно затрудняет добычу полезных ископаемых и удорожает их стоимость. Плотность населения Дальнего Востока является самой низкой в России — в среднем около 3 чел./км². (*Дудченко Г. Китай и Дальний Восток России: к вопросу о демографическом дисбалансе // Вестник Евразии. 2002. № 3. С. 142—149*). Вместе с тем, регион граничит с многонаселенными странами — Китаем, Японией, КНДР. Для обеспечения его устойчивого развития, а также развития страны в целом, необходимо иметь высокий демографический потенциал.

Проблемы и вызовы в развитии российского Дальнего Востока

Важным серьезным вызовом для развития Дальнего Востока и Забайкалья является сокращение численности населения региона, как за счет естественной убыли, так и в результате миграционного оттока. К 2014 г. население ДВФО сократилось на 1,8 млн человек по сравнению с 1990 г., на 0,6 млн человек по сравнению с 2000 г. Всего же за два десятилетия Сибирь и Дальний Восток потеряли за счет естественной убыли и оттока населения в центральные части страны и за рубеж около 3 млн человек. Это 3/5 всех потерь населения России. Результатом такого сокращения численности населения

в регионе стало сокращение рабочей силы на рынке труда при сохраняющейся безработице в ряде областей и краев: в Забайкальском крае — 11,4 %, в Сахалинской области — 9,3 %. Это снижение было итогом активной миграции в другие регионы страны, а также превышения уровня смертности над уровнем рождаемости. Ситуацию ухудшает рост диспропорций в возрастной структуре населения региона: Дальний Восток покидает прежде всего активное, трудоспособное население. Снижается не только численность населения, но меняется его качественный состав. Несмотря на то, что с 2012 г. в демографической ситуации России наблюдаются положительные изменения, Дальний Восток остается проблемным регионом из-за низкой плотности населения и больших размеров пустующих территорий. Неосвоенные обширные пространства представляют интерес для инвесторов, но отсутствие трудоспособного населения делает развитие территорий затруднительным.

Если доля трудоспособного населения в 2005 г. в ДВФО составляла 66 %, то сейчас она сократилась до 60 % от численности населения региона. Также увеличивается разрыв в уровне заработной платы между жителями европейской части России и Дальнего Востока — с 15 % в 2000 г. до 30 % в 2010 г. (*Рыбаковский Л.Л., Кожевникова Н.И., Храмова М.Н. Векторы реализации демографической политики на Дальнем Востоке // Демографическое развитие российского Дальнего Востока: Сборник статей. Серия «демография. Социология. Экономика». Том 2, № 1 / Под редакцией чл.-корр. РАН Рязанцева С.В., к.ф.-м.н. Храмовой М.Н. М.: Экон-Информ, 2016. С. 15).*

В целом можно выделить следующие основные проблемы в развитии российского Дальнего Востока до 2050 г.:

- 1) депопуляция, низкая плотность и очаговый характер расселения;
- 2) недостаточное развитие транспортной, энергетической и информационной инфраструктуры;
- 3) замедленное инновационное развитие;
- 4) в свете всех вышеперечисленных проблем пессимистическое видение будущего в настроениях местного населения.

Решение этих вопросов связано с расширением интеграции российского Дальнего Востока со странами АТР, переносом центра тя-

жести внешнеэкономической ориентации с атлантического на тихоокеанское направление, движением России на восток, отвечающего стратегическим интересам нашей страны путем подключения к проекту Экономического пояса Шелкового пути.

Миграционная ситуация на Дальнем Востоке

Стратегическую роль в региональном демографическом развитии сыграла миграция. В общих потерях населения за период 1991—2014 гг. на долю миграции пришлось 1666,8 тыс. человек — 89,9 %. Риски демографического развития Дальнего Востока, обусловленные миграционным оттоком населения, увеличиваются из-за сокращения привлекательности региона в связи с социально-экономическим неравенством между регионами России.

Дальний Восток постоянно проигрывает в миграционном обмене населением с другими регионами. В 2002 г. выбывших было больше прибывших на 56,5 %, в 2010 г. — на 89,5 %, в 2013 г. в 1,5 раза. Результативность миграции для Дальнего Востока в этих потоках имеет тенденцию к дальнейшему уменьшению: в 2002 г. на 100 человек выбывших в регион прибывало 64 человека, в 2013 г. — 56 человек. Наиболее предпочтительными центрами притяжения в России для выезжающих за пределы ДФО являются Центральный (ЦФО), Северо-Западный (СЗФО) и Южный (ЮФО) федеральные округа.

В целом по стране величина номинальной начисленной заработной платы за 1995—2013 гг. увеличилась в 63,8 раза, в субъектах ДФО — только в 46,3 раза. Реальная заработная плата в дальневосточных субъектах федерации за тот же период выросла в 3,4 раза, в целом по стране — в 4,2 раза. Средний размер назначенных пенсий на Дальнем Востоке опережал среднероссийский показатель в 1995 г. на 27,2 %, в 2013 г. — на 18 % (*Мотрич Е.Л., Найден С.Н. Демографические реалии и социальные перспективы регионов Дальнего Востока и Забайкалья // Уровень жизни населения регионов России. 2015. № 1. С. 84—94*).

Возможно, реализация программы «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 г.» по-

зволит улучшить ситуацию в нем, поскольку в ней заложено «Создание условий для комфортного проживания населения...». Отток населения сказывается на обеспечении народнохозяйственного комплекса рабочей силой и вызывает необходимость замещения ее привлеченными трудовыми ресурсами из стран СНГ и дальнего зарубежья. Крайне важной и актуальной проблемой в реализации программ ускоренного развития Дальнего Востока является дефицит квалифицированных трудовых ресурсов. Сложилась серьезная диспропорция между государственной программой социально-экономического развития этого региона и весьма ограниченным трудовым потенциалом. Это требует привлечения дополнительной рабочей силы. Реальным ее источником может быть только миграция из стран СНГ. Анализ практики массового привлечения мигрантов из республик Средней Азии на объекты Дальневосточного региона в период 2010—2013 гг. показал, что отсутствие должного регулирования ведет к серьезным негативным социальным явлениям на региональном рынке труда. Идет вытеснение квалифицированных работников непрофессиональным контингентом приезжих. Постоянное население заменяется временным. Наблюдается негативная конкуренция на рынке труда.

Мигранты в основном настроены на временное проживание. Главными причинами низкой приживаемости мигрантов на Дальнем Востоке являются, как показывают опросы, непривычно тяжелый для них климат, недостаточное развитие социальной инфраструктуры, особенно недостаток жилья и его высокая стоимость, а также высокие цены на продукты питания и транспортные тарифы. И если в 20—30-е годы прошлого столетия каждый седьмой приехавший мигрант оставался на постоянное проживание, то в 1970-х годах — не более 7—8 % от оргнабора. А в настоящее время из региона уезжает больше людей, чем приезжает. Ежегодная убыль людей из регионов ДВФО составляет около 100 тыс. человек. (Приморский край в Дальневосточном федеральном округе по итогам 2014 г. // Аналитический обзор. Примстат. 2014. 32. С. 2).

Интенсивность миграционных связей со странами СНГ у Дальнего Востока достаточно высока, особенно это касается Таджикистана, Узбекистана и Киргизии. Соотношение прибывших из них к

выбывшим составляет 10:1. За межпереписной период 2002—2010 гг. численность таджиков увеличилась в 2,3 раза, узбеков — в 3,4 раза, киргизов — в 3,8 раза. Миграция становится все более инокультурной: славянская миграция сходит на нет. С 2008 по 2010 г. большую долю в миграционном обмене Дальневосточного региона составляли граждане России (более 80 % в 2008—2009 гг., 55 % в 2010 г.). С 2011 г. доля иностранных граждан значительно увеличилась и превысила долю российских граждан, причем большую долю среди прибывающих и выбывающих иностранцев составляли граждане стран СНГ.

Анализируя потоки трудовых мигрантов в разрезе субъектов ДФО, можно увидеть существенные различия в их составе, которые во многом определяются географическим положением и структурой промышленности региона. Практически во всех регионах, кроме Еврейской АО и Чукотского АО, большой процент занятых приходится на мигрантов из Узбекистана. Труд граждан Китая более востребован в приграничных с ним регионах (Еврейская АО, Амурская область, Хабаровский край, Приморский край). В Чукотском АО работают в основном приезжие из Украины, труд которых востребован в первую очередь в угольной промышленности.

Приобрели положительное значение миграционные связи со странами дальнего зарубежья, преимущественно Китаем, интенсивность обмена с которым в 2010 г., в сравнении с 2002 г., увеличилась в 2,8 раза (на десять прибывших из Китая в 2010 г. 3,9 человек выбывших). (*Мотрич Е.Л.* Трансформация миграционных процессов на Дальнем Востоке России /Социологическое образование: достижения, проблемы и пути развития: сборник научных трудов / ред. колл.: В.И. Зырянов и др. Хабаровск: ДВИУ — филиал РАНХиГС, 2014. С. 161—162).

Согласно официальным данным, 30,5 % иностранных трудовых мигрантов заняты на Дальнем Востоке в строительстве, 21,0 % — в сельском хозяйстве, 11,5 % — в промышленности. Распределение мигрантов по секторам занятости имеет схожие тенденции с общероссийскими. В отдельных регионах ДВФО, например, в Приморье, за последние десять лет образовались и развиваются целые сферы экономики, где заняты в основном мигранты. В большинстве своем

это неквалифицированная рабочая сила: строительство (33,1 %), оптовая и розничная торговля и общественное питание (29,1 %), сельское хозяйство (13,8 %). (Ивашина Н.В. Анализ структуры международной трудовой миграции на Дальнем Востоке России // Демографическое развитие российского Дальнего Востока: Сборник статей. Серия «Демография. Социология. Экономика». Том 2, № 1 / под ред. чл.-корр. РАН С.В. Рязанцева, к.ф.-м.н. М.Н. Храмовой. М.: Экон-Информ, 2016. С. 148).

Возрастные и образовательные характеристики населения Дальнего Востока

В России между двумя последними Всероссийскими переписями населения (2002 и 2010 гг.) удельный вес лиц моложе трудоспособного возраста уменьшился на 10,5 %, на Дальнем Востоке — на 12,1 %. Удельный вес трудоспособного населения в стране увеличился на 0,4 %, а в регионе уменьшился на 2,0 %. Показатель изменения доли лиц старше трудоспособного возраста на Дальнем Востоке в три раза превысил общероссийский (соответственно 24,0 и 8,2 %). Их доля в структуре населения на Дальнего Востока по Всесоюзной переписи 1989 г. составляла 10,4 %, по следующей Всероссийской переписи 2002 г. — 15,4 %, в 2010 г. — 19,1 %. Старение населения подтверждает увеличение среднего возраста жителей в регионе: 29,5 лет в 1979 г.; 30,4 г. в 1989 г.; 33,9 г. в 2002 г.; 37,3 г. на 1 января 2012 г. Возрастной состав населения на Дальнем Востоке не предполагает улучшения демографической ситуации в будущем, поскольку изменение численности населения по возрасту происходит не в лучшую сторону — в когорте выбывших за пределы Дальнего Востока в 2013 г. было 77,4 % лиц в трудоспособном возрасте и 13,5 % — лиц младше трудоспособного.

Для решения поставленных задач по развитию Дальнего Востока важен образовательный уровень населения. В Российской Федерации численность лиц в возрасте 15 лет и старше с высшим профессиональным образованием в период между Всероссийскими переписями населения 2002 и 2010 гг. увеличилась на 43,4 %, на Дальнем Востоке — на 40,5 %, со средним профессиональным образованием

соответственно — на 13,5 % и 9,0 %. Такая динамика на ДВ усугубляется оттоком населения с высоким уровнем образования. В миграционном оттоке лиц в возрасте 14 лет и старше каждый пятый (21,5 %) в 2002 г. и более чем каждый четвертый (26,7 %) в 2013 г. — имели высшее профессиональное образование. В 2014 г. доля лиц с высшим профессиональным образованием в общем сальдо миграции ДВФО составляла 50,6 %, со средним специальным — 21,4 %, средним (полным) общим — 12,6 % (Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики РФ (Росстат). URL: www.gks.ru).

При сложившейся демографической и миграционной ситуации и в условиях неравенства регионов РФ по уровню и качеству жизни можно предположить, что на российском Дальнем Востоке динамика численности населения будет устойчиво отрицательной. Численность населения в ДФО к 2030 г. может составить 5,9 млн человек (уровень 1970 г.). (Предположительная численность населения Российской Федерации до 2013 г. Статистический бюллетень ФСГС. М., 2010. С. 233.)

Тенденции привлечения рабочей силы из КНР

Миграционное движение населения — важное явление в экономическом и социальном взаимодействии России и Китая. К важнейшим миграционным потокам из КНР относится трудовая миграция. В последние годы среди государств дальнего зарубежья, направляющих в Россию рабочих и специалистов, Китай уверенно занимал первое место, опережая такие страны, как КНДР, Турция, Вьетнам и США. Основные сферы деятельности китайских трудовых мигрантов в российской экономике — строительство, торговля, промышленность, сельское и лесное хозяйство. За последние четверть века китайская трудовая миграция в России развивалась неоднозначно в связи с неравномерным характером экономического роста РФ.

С начала 2000-х годов в фазе подъема экономики Российской Федерации наблюдалась восходящая динамика привлечения и использования китайской рабочей силы. В течение 2000—2008 гг. число зарегистрированных на российской территории трудовых мигрантов из Китая возросло с 26,2 тыс. — до 281,7 тыс. человек. В этот

период на Дальнем Востоке и в Забайкалье был зафиксирован шестикратный рост общего числа легальных китайских рабочих. Быстрому росту китайской трудовой миграции способствовало ускоренное развитие экономических отношений России с КНР.

В конце первого десятилетия XXI века тенденция роста экономики РФ сменилась спадом, что явилось следствием мирового финансово-экономического кризиса 2008—2009 гг. В настоящее время под влиянием на отечественном рынке труда антикризисных мероприятий, включавших меры по ужесточению системы квотирования, произошло снижение используемой в российской экономике китайской рабочей силы. При этом сначала спад был незначительным. По данным Росстата, в 2009 г. официальное количество трудовых мигрантов из Китая по сравнению с 2008 г. сократилось в РФ с 281,7 тыс. человек до 269,9 тыс. человек, то есть всего на 11,8 тыс. человек, или на 4,2 %. Однако затем под воздействием усиления ограничительных мер по допуску иностранной рабочей силы на российский рынок труда падение масштабов привлекаемых в национальную экономику китайских трудовых мигрантов оказалось более заметным — в 2010 г. на 83,4 тыс. человек, или почти на треть в сравнении с предшествующим годом. По данным официальной статистики, в послекризисный период 2010—2013 гг. численность зарегистрированных в России китайских трудовых мигрантов изменилась мало и находилась в пределах 70—77 тыс. человек. Этот процесс затронул и трудовую миграцию из Китая. По данным официальной статистики, на середину 2015 г. численность китайских граждан, осуществляющих трудовую деятельность в России, составила 58,3 тыс. человек, то есть в сравнении с 2014 г. уменьшилась на 20,0 %, а по отношению к 2013 г. сократилась на четверть. (*Рязанцев С.В., Ян Хунмэй. Китайская миграция в Россию: тенденции, последствия и подходы к регулированию. М.: Экономическое образование, 2010*).

Миграционные планы и установки граждан КНР находятся в тесной связи с длительностью их пребывания в России. Существует обратная зависимость между продолжительностью проживания китайцев на российской территории и их намерением возвратиться к себе на родину. Чем дольше они живут в России, тем меньше ориен-

тированы на возвращение в Китай. Можно отметить расширение временной трудовой миграции китайской рабочей силы. По причине близости к трудоизбыточным регионам Северо-Востока КНР, на территорию российского Дальнего Востока по экономическим соображениям традиционно привлекается китайская рабочая сила на временной основе. В некоторых приграничных с Китаем регионах, в частности, в Хабаровском крае, на фоне не покрытия общей квоты на иностранную рабочую силу, за последние годы было привлечено китайских рабочих примерно такое же количество, как из стран СНГ (6 тыс. человек в год).

В целом российское направление для китайских мигрантов теряет свою привлекательность, что выражается в их оттоке. В перспективе массовая миграция китайского населения в Россию будет сдерживаться следующими факторами: 1) рост заработной платы в КНР по сравнению с Россией (соотношение среднемесячной заработной платы в городах в Китае и в России составляет 1:1,2); 2) наличие устоявшихся миграционных потоков внутри Китая в приморские провинции, уровень развития которых вплотную приблизился к развитым странам; 3) трудности масштабного трудоустройства на российской территории по причине специфики структуры российской экономики и административных ограничений; 4) высокие затраты на проживание в России; 5) конкуренция со стороны русскоязычных мигрантов из стран бывшего Советского Союза и более дешевой рабочей силы из других стран; 6) снижение интереса в получении образования в российских образовательных учреждениях. (Мотрич Е.Л. Миграционные компоненты демографического развития Дальневосточного федерального округа // Демографическое развитие российского Дальнего Востока: Сборник статей. Серия «Демография. Социология. Экономика». Т. 2. № 1 / под ред. чл.-корр. РАН С.В. Рязанцева, к.ф.-м.н. М.Н. Храмовой. М.: Экон-Информ, 2016. С. 82).

Оценивая тенденции китайской миграции, следует иметь в виду, что миграции из Китая — это не только геополитическая, демографическая и социально-экономическая проблема сегодняшнего дня, но и масштабный миграционный феномен будущего. В перспективе в условиях демографического кризиса, сокращения трудового потен-

циала России и развития регионального экономического сотрудничества двух стран создаются объективные предпосылки для увеличения использования китайской рабочей силы в экономике, особенно в регионах Дальнего Востока. Поэтому тенденции китайской трудовой миграции и проблемы ее регулирования должны быть в фокусе внимания миграционной политики РФ на последующий период.

Решение этих вопросов связано с расширением интеграции российского Дальнего Востока со странами АТР, переносом центра тяжести внешнеэкономической ориентации с атлантического на тихоокеанское направление, движением России на восток, отвечающим стратегическим интересам нашей страны путем подключения к проекту Экономического пояса Шелкового пути.

Основными направлениями сотрудничества России в АТР являются освоение природно-ресурсного и энергетического потенциала, развитие транспортной инфраструктуры и повышение качества жизни населения Дальнего Востока и Забайкалья.

Анализ результатов развития Сибири и Дальнего Востока за последние 20—25 лет показывает на отсутствие последовательной деятельности государства в этих регионах, тогда как до 1990-х гг. стратегия развития Дальнего Востока выполнялась. После распада Советского Союза все изменилось. Правда, в последние годы наметилась тенденция возвращения к прежней стратегии. Об этом говорит утверждение Правительством РФ Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 г. и Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 г., начало строительства газопровода «Сила Сибири», который станет элементом единой системы газоснабжения страны. Принято решение о территориях опережающего социально-экономического развития и иных мерах государственной поддержки регионов Дальнего Востока, в которых устанавливаются особые правовые режимы осуществления предпринимательской и иной деятельности (льготные ставки арендной платы, применение процедур свободной таможенной зоны, освобождение от уплаты налогов на имущество и землю, введение на пять лет нулевой ставки на прибыль, льгот по налогу на добычу полезных ископаемых, пониженные тарифы страховых взносов и др. (См.: Демографическое разви-

тие российского Дальнего Востока. Серия «Демография. Социология. Экономика». Т. 2. № 1. М., 2016. С. 16).

В настоящее время программа российско-китайского регионального сотрудничества базируется на двух основополагающих документах — «Программе сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики на период до 2018 г.» и «Списке ключевых проектов сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики», подписанных в октябре 2009 г. Председателем правительства РФ В. Путиным и Премьером Госсовета КНР Вэнь Цзябао.

Всесторонний анализ различных факторов показывает, что основным партнером для России в АТР в настоящее время является Китай. Реализация вышеупомянутой программы сотрудничества, особенно в сфере энергетики и транспорта, позволит России в максимальной степени использовать преимущества своего обширного пространства на азиатской части территории страны. Однако в настоящее время уровень торгово-экономического сотрудничества заметно уступает уровню политического сотрудничества между нашими двумя странами.

Одной из основных проблем российско-китайского приграничного торгово-экономического сотрудничества является недостаточная работа по реализации программы экономического сотрудничества, подписанная главами государств в 2009 г. В свое время в РФ была принята программа развития Восточной Сибири и Дальнего Востока, а в Китае — программа развития старой промышленной базы Северо-Восточного Китая и западных районов КНР. (См.: Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 2008—2015 годы и до 2020 г.». М., 2006; Лю Шицин, Ло Ван, Жэнь Чжицзюнь и др. Сибу дакайфа цзыцзинь чжаньюэ яньцзю баогао (Исследовательский доклад об инвестиционной стратегии в развитии западных районов). Пекин: Цзинцзи кэсюэ чубаньшэ, 2005. С. 2). Однако, несмотря на подписанное соглашение о сотрудничестве между регионами, оно развивалось крайне медленно, и время было упущено.

В целом, в результате подписания Программы сотрудничества на 2009—2018 гг. сделан лишь первый шаг по созданию и развитию зон сотрудничества. На территории российского Дальнего Востока и Восточной Сибири и китайского Северо-Востока целесообразно создавать не только промышленные зоны и зоны научно-технического сотрудничества, но и различные зоны **приграничного** торгово-экономического сотрудничества, которые могли бы стать своего рода анклавными (кластерами) для отработки новых форм российско-китайского торгово-экономического сотрудничества, опыт которых по мере их развития в зонах мог бы переноситься на другие регионы Дальнего Востока и Сибири.

На наш взгляд, для развития российского Дальнего Востока и Восточной Сибири необходимо выделить значительные средства на развитие инфраструктурных проектов (транспорт, энергетика) и разработку месторождений полезных ископаемых, как из государственного бюджета, так и за счет средств иностранных инвесторов путем создания с ними совместных предприятий

Очевидно, однако, что для развития дальневосточных территорий в нынешних условиях необходимо расширение практического сотрудничества приграничных регионов со старой промышленной базой Северо-Востока Китая. Эта задача может быть решена только при условии руководства и поддержки со стороны государственных органов РФ, занимающихся социально-экономическим развитием российского Дальнего Востока.

В этой связи России особое внимание надо уделить развитию приграничной и межрегиональной торговли, а также вопросам поставки в КНР топливно-энергетических ресурсов и передачи российских достижений в сфере новых и высоких технологий в обмен на инвестирование с китайской стороны крупных инфраструктурных проектов в области транспорта на территории российского Дальнего Востока и Восточной Сибири — нефте- и газопроводы, железные дороги, морские порты, погранпереходы, использование китайского опыта при создании зон свободной торговли и зон экспортной переработки на российской территории, прилегающей к российско-китайской границе в Читинской, Амурской областях, Еврейской АО, Приморском и Хабаровском краях.

Представляется целесообразным осуществлять развитие российского Дальнего Востока и Сибири и их торгово-экономического сотрудничества с Северо-Востоком КНР с использованием озвученной в сентябре 2013 г. во время визита в Казахстан Председателя КНР Си Цзиньпина концепции «ЭПШП». Этот план дает обоснование всемерного использования географических, природных, экономических и культурных преимуществ и особенностей этих регионов, активизации всесторонней открытости для того, чтобы совместно с другими странами и регионами «Экономического пояса Шелкового пути» способствовать и обеспечить в будущем возрождение древнего Шелкового пути на современной основе. Проект «ЭПШП» открывает новые перспективы для улучшения демографической ситуации, увеличения потенциала трудовых ресурсов и для наращивания сотрудничества в области развития российского Дальнего Востока, Сибири и Северо-Востока КНР.

Лян Сюэцю*

ИССЛЕДОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ГАРАНТИИ БЕЗОПАСНОСТИ СЕВЕРО-ВОСТОКА КИТАЯ ДЛЯ СОТРУДНИЧЕСТВА С РОССИЕЙ

Аннотация. Китайско-российские отношения достигли состояния, лучше которого не было в истории. Особенно выдающуюся роль в этих отношениях играет экономическое сотрудничество. Создание механизма обеспечения безопасности — объективное требование для построения отношений всестороннего партнерства России и Китая. В частности, создание в экономическом сотрудничестве механизма страхования, арбитражного регулирования, защиты окружающей среды, реагирования на чрезвычайные ситуации станет эффективной мерой для обеспечения полноценного развития регионального сотрудничества. Китайско-российское экономическое сотрудничество будет развиваться стабильно и гармонично только в случае упорядочения и систематизации механизмов взаимодействия.

Ключевые слова: северо-восточные районы Китая, сотрудничество с Россией, создание механизма, экология, безопасность.

Гармоничное развитие регионального сотрудничества между дальневосточными регионами России и северо-восточными районами Китая в целях противостояния мировому финансовому кризису

* Лян Сюэцю, жен., научный сотрудник, научный секретарь Института исследования России Академии общественных наук провинции Хэйлунцзян.

и вызовам глобализации мировой экономики стало предметом консенсуса лидеров двух стран. При этом, укрепление взаимодействия в области безопасности является одной из важных тем двустороннего сотрудничества. После распада Советского Союза в 1991 г. сотрудничество Северо-Востока КНР с Российским Дальним Востоком прошло через сложный процесс. На фоне глобализации мировой экономики для китайско-российского регионального взаимодействия необходимо создать механизм экономической безопасности. Одновременно существует потребность в создании механизма обеспечения безопасности от традиционных и нетрадиционных угроз, в том числе механизмов экологической безопасности и реагирования на чрезвычайные ситуации. На протяжении долгого времени Китай придерживался «пяти принципов мирного сосуществования», активно развивал отношения дружбы, добрососедства и сотрудничества с сопредельными государствами, руководствовался дипломатическими принципами «близости, искренности, добра и инклюзивности», старательно работал над созданием мирного, добрососедского и благополучного окружения, играл конструктивную роль в поддержании мира и стабильности в регионе. Китай активно развивает сотрудничество с окружающими странами. Так, он принимал активное участие в создании Шанхайской организации сотрудничества, создании и развитии форматов сотрудничества с АСЕАН «10+1» и «10+3», реализовывал отношения всеобъемлющего стратегического партнерства с Россией, что привело к наилучшему состоянию китайско-российских отношений.

1. Создание механизма страхования в рамках китайско-российского экономического сотрудничества.

Начиная с 1991 г. восстановилась китайско-российская торговля. Поначалу объем двусторонней торговли был небольшим, в основном торговля концентрировалась в районах около пограничных контрольно-пропускных пунктов. При этом основную долю торговли между странами составляла торговля, которую вели отдельные граждане. Поэтому в рамках экономического сотрудничества двух стран не был создан механизм страхования. Только в XXI веке, по

мере развития китайско-российской торговли, практика страхования перевозки грузов стала нормой.

(1) Необходимость создания механизма страхования.

Китайско-российская торговля, которая поначалу носила мелкий и приграничный характер, постепенно выросла до нормального состояния. В этом процессе развития надлежащей торговли между странами создание механизма страхования имело очень большое значение. Создание механизма страхования для сотрудничества с Россией было общепринятым и необходимым процессом. С тех пор, как Россия стала участником мировой торговли, торговля с ней вошла в нормальное русло, и Россия постепенно снизила таможенные пошлины. Поэтому создание механизма страхования было объективной необходимостью для развития экономики регионов двух стран. В настоящее время сотрудничество Северо-Восточных районов Китая с Россией в основном основывается на деятельности частных предприятий, инвестиций мало, масштаб маленький; инвестиции в основном направляются на проекты, связанные с пищевым производством и сельским хозяйством, государственные предприятия и предприятия центрального подчинения не демонстрируют особых успехов на российском рынке. Причин этому очень много, однако одна из самых важных — отсутствие ощущения безопасности в инвестиционном сотрудничестве. Вовлечение в сотрудничество страховых компаний имеет огромное реальное значение для укрепления уверенности бизнеса. Сейчас конкуренция на российском рынке очень высокая, и преимущественное положение китайского бизнеса вовсе не очевидно. Для всего Дальневосточного региона РФ в 2015 г. главными торговыми партнерами были (в порядке убывания): Япония, с объемом 6,52 млрд долл., Республика Корея (5,93 млрд долл.), и Китай — 3,88 млрд долл. Согласно рейтингу объема экспорта, выраженному в тоннах, в порядке убывания следуют: Китай с объемом 16,9 млрд т, Республика Корея (15,7 млрд т) и Япония — 14,8 млрд т¹. Благодаря организации механизма страхования уменьшается беспокойство бизнеса за свои перспективы, создается ряд мощных «флагманских» страховых предприятий, бизнесу предоставляется отличное обслуживание, и он начинает активизироваться.

(2) Основные организации, предоставляющие услуги страхования для сотрудничества с Россией.

Крупнейшая китайская организация, предоставляющая услуги страхования для экспорта в Россию — Китайская экспортно-кредитная страховая компания (далее сокращенно — КЭКСК). КЭКСК стала первой страховой компанией в Китае, которая получила лицензию на оформление экспортных кредитов. С момента основания компании в 2001 г. ее страховой бизнес развивался стремительно, по всей стране уже открыты 24 подразделения, из них — 18 филиалов, и 6 отделов продаж. Сеть обслуживания распространилась по всей стране, одновременно были основаны дочерние фирмы за рубежом. Уже начало работать представительство в Великобритании, в Россию, Бразилию, ЮАР и ОАЭ также были направлены рабочие группы. В 2014 г. компания подписала рамочные соглашения о сотрудничестве с российским Сбербанком и другими иностранными структурами. Компания нацелена на укрепление работы по предоставлению китайским предприятиям, сотрудничающим с Россией, страховых, финансовых и других услуг. В 2002—2008 гг. объем экспорта, который поддерживала КЭКСК, достиг 170 млрд долл.

Одновременно, в рамках программы «Миллион инженеров» компания страховала более 100 проектов, свыше 1000 предприятий было предоставлено кредитное страхование. Эта работа велась главным образом в области высоких технологий, экспорта электромеханических товаров, зарубежных подрядов и т. д. Кроме того, КЭКСК укрепляла взаимодействие с банками и способствовала тому, что более 110 банков профинансировали экспортные предприятия на сумму около 60 млрд долл.² Продвигаемая Китаем стратегия развития «Один пояс — один путь» предоставляет особенно большие коммерческие возможности для инвестиционной и страховой деятельности предприятий. На рынке страхования, нацеленном на работу с Россией, КЭКСК в 2003 г. специально развернула стратегические меры поддержки предприятий, которые сотрудничают с Россией. Среди этих мер — поддержка экспорта автомобилей, строительства заводов, а также экспорта бытовой техники и электромеханических товаров на российский рынок и т. д.

(3) Меры по созданию механизма страхования.

26—29 марта 2007 г. КЭКСК приняла участие в «Китайской государственной выставке — 2007», которая состоялась в Москве. КЭКСК активно развернула сотрудничество с региональными властями. 8 августа 2007 г. народное правительство провинции Хэйлунцзян и КЭКСК подписали «Соглашение о всестороннем стратегическом партнерстве». Сотрудничеству провинции Хэйлунцзян с Россией было предоставлено страховое обслуживание. Всестороннее торгово-экономическое сотрудничество провинции Хэйлунцзян с Россией, инвестиции, экспорт рабочей силы и т. д. получили прочные гарантии. Это было первое соглашение об экспортно-кредитном страховании, которое КЭКСК подписала с правительством провинциального уровня. Данное событие также получило широкую поддержку соответствующих ведомств, таких как Министерство коммерции КНР. КЭКСК также активно принимала участие в работе по предоставлению гарантий для сотрудничества с Россией. В 2006 г. компания совместно с пятью корпорациями из Шанхая развернула самый большой инвестиционный проект в России, а именно Санкт-Петербургский проект «Жемчужина Балтийского моря». Общий объем инвестиций по данному проекту составил 1,3 млрд долл., страховые гарантии составили почти 600 млн долл. Сейчас сооружение в Санкт-Петербурге объекта первой очереди уже завершилось и завоевало широкую поддержку российских граждан.

На протяжении длительного времени КЭКСК активно сотрудничает с предприятиями из провинции Хэйлунцзян, которые работают с Россией, и в то же время непрерывно занимается изучением и оценкой пограничных переходов, укрепляет свои познания в вопросах сотрудничества с Россией, трезво оценивает практические трудности сотрудничества с Россией, готовит для предприятий на заказ проекты страхования и финансирования. Поэтому Харбинский филиал КЭКСК активно продвигает три важных мероприятия: во-первых, расширяет охват рекламы, рекламирует политику страхования экспортирующих предприятий, укрепляет сознательность экспортирующих предприятий в области страхования; во-вторых, борется за предоставление предприятиям, экспортирующим в Россию, лучших

условий, сокращает время рассмотрения кредитного лимита при страховании купли—продажи; в-третьих, изучает модели страхового сотрудничества. Укрепление взаимодействия с соответствующими финансовыми организациями, разработка инновационных способов страхового сотрудничества и увеличение сферы применения финансирования страхования экспортных кредитов должны привести к тому, что экспортирующие в Россию предприятия будут извлекать из этого выгоду³. В 2006 г. масштаб страхования экспорта в Россию превысил 200 млн долл., в 2009 г. он достиг 520 млн долл. США, т. е. за четыре года он увеличился более чем в два раза⁴. За этот период времени 11 предприятий в рамках сотрудничества по экспорту в Россию получили кредиты в объеме почти 2,5 млрд юаней. Из них фонды в размере 1,44 млрд юаней были направлены на расширение экспорта, усиление развития предприятий. Для экспортирующих в Россию предприятий из провинции Хэйлунцзян КЭКСК уже стала своего рода «объектом прикрытия»⁵.

2. Создание механизма арбитражного регулирования в области китайско-российского сотрудничества.

По мере развития китайско-российского торгового сотрудничества между участниками торговли также возникали разногласия, и по мере необходимости сформировался китайско-российский механизм арбитража. 3 ноября 2000 г. правительство Китайской Народной Республики и правительство Российской Федерации подписали Межправительственное «Соглашение о торговле на период 2001—2005 годов». Основным предметом договора было то, что если одна из сторон выдвинет требования о проведении консультаций, то другая сторона должна положительно на это отреагировать и оказать поддержку, а также обеспечить необходимые для этого условия. Меры, которые стороны принимали для разрешения торговых споров должны были соответствовать государственному законодательству и соответствующим правилам ВТО. В настоящее время в рамках торгового сотрудничества России и Китая действует многоуровневый механизм встреч, которые направлены на решение проблем, возникающих при сотрудничестве двух стран. На государственном уровне для обсуждения важных вопросов существу-

ет механизм переговоров руководителей Китая и России, механизм регулярных встреч глав правительств. Одновременно существуют рабочие группы для решения практических вопросов. Руководители приграничных регионов совместно с российскими местными властями также установили механизм регулярных и нерегулярных встреч.

(1) Арбитражный механизм в торговле между приграничными районами Китая и России.

Приграничная торговля Северо-Восточных районов Китая с Россией изначально была важной частью торгового сотрудничества двух стран. Торговля провинции Хэйлунцзян с Россией составляла более 80 % двусторонней торговли, и эта ситуация продолжалась на протяжении почти 10 лет. Поэтому учреждение арбитражного механизма для приграничной торговли имело огромное практическое значение для нормативной структуры торговли двух стран. 19 июня 1992 г. правительства двух стран подписали «Соглашение о правовой поддержке в гражданских и уголовных делах». Согласно положениям соглашения, государства обязывались признавать «Соглашение» на своей территории и после его вступления в силу признавать решения судов, принятые на территории другой страны относительно гражданских вопросов, возмещения ущерба по уголовным делам, а также признавать решения арбитражных судов. К настоящему времени стороны подписали только Соглашение о правовой помощи, но не учредили специализированный механизм урегулирования торговых споров в приграничных городах, хотя в области правовой помощи сотрудничество по уголовным вопросам получило быстрое развитие⁶. Однако правительства двух стран активно вели переговоры и способствовали тому, чтобы приграничное экономическое сотрудничество встало на нормативные рельсы. 15—16 июня 2009 г. Председатель КНР Ху Цзиньтао принял участие в саммите глав государств — членов Шанхайской организации сотрудничества и встрече руководителей государств БРИКС в г. Екатеринбурге, а также вместе с Президентом России Д.А. Медведевым подписал в Москве совместное коммюнике⁷, в котором отмечалось, что стороны намерены «проводить консультации о стратегии развития приграничных регионов Китая и России в целях ускорения развития

экономического сотрудничества двух стран». Сближение стратегий развития регионов двух стран путем предоставления условий взаимного благоприятствования и взаимной выгоды не только способствует ускорению экономического развития территорий, но и соответствует стратегиям Развития двух государств. Это является мощной поддержкой развитию гармоничного сотрудничества между приграничными регионами, повышает уровень сотрудничества. 12 октября 2009 г. в ходе визита в Китай Председателя правительства России В.В. Путина состоялась 14-я регулярная встреча глав правительств России и Китая, и было подписано совместное коммюнике. Лидеры заявили о намерении «регулировать порядок двусторонней торговли, способствовать ее поступательному развитию; развивать порядок регулирования прохождения таможенных процедур, повышать эффективность таможенного надзора, пресекать нарушения, связанные с контрабандой»⁸. Есть много путей решения китайско-российских приграничных разногласий, однако на практике в большинстве случаев используется механизм арбитража. В соответствии с подписанными двусторонними соглашениями, если в качестве стороны-ответчика выступает китайское предприятие, то оно несет ответственность по китайским законам. На практике этим занимается Комитет по международному экономическому арбитражу Китая. Этот комитет подчиняется Комитету поддержки международной торговли Китая. И наоборот, если в качестве стороны-ответчика выступает советское (российское) предприятие, то вопрос решается по советским (российским) правилам арбитража. Размер суммы, по которой ведется арбитраж, также имеет ограничения: если тяжба ведется о сумме не более 500 000 юаней, то после консультаций сторон вопрос может быть урегулирован по упрощенной процедуре.

(2) Китайско-российский механизм урегулирования двусторонних торговых споров.

После распада Советского Союза в 1991 г. китайско-российское торговое сотрудничество столкнулось с серьезными вызовами, так как во времена СССР действовало много договоров, однако российская Торгово-экономическая палата не смогла оформить преемственность с советской Торгово-экономической палатой. Это привело к тому, что многие разногласия было сложно разрешить, дошло

даже до невозможности определить исходное юридическое лицо. 15 июля 1996 г. Комитет поддержки международной торговли Китая, Ассоциация международной коммерции Китая и российская Торгово-промышленная палата подписали «Соглашение о сотрудничестве в области торгового арбитража». Данным соглашением признавалось, что оба государства являются членами «Протокола о признании и выполнении решений международного арбитража», а также признавалось действие «совместных условий по обмену товарами»⁹. Таким образом, стороны привели в порядок отношения сотрудничества. Период предъявления иска или судебного разбирательства составляет четыре года, поэтому если одна из сторон не реагирует на предъявленные претензии, то для другой стороны срок для разбирательства в арбитраже истекает. Согласно прежним правилам, механизм разбирательства торговых споров предусматривает рассмотрение дел местными судами. Например, в провинции Хэйлунцзян суды городов Суйфэнхэ и Хэйхэ официально рассматривают ряд китайско-российских торговых споров. Ввиду того, что в китайском и российском законодательстве существуют большие различия относительно толкования правовых норм и времени ведения дел, а также по причине человеческого фактора и других социальных факторов, в механизме разрешения китайско-российских торговых споров стали возникать существенные задержки, которые угрожали здоровому развитию китайско-российского торгово-экономического сотрудничества. Такая ситуация далека от требований к развитию торгово-экономического сотрудничества Китая и России. В будущем странам придется пройти еще долгий путь для решения проблем в этой области.

(3) Причины медлительности при создании механизма китайско-российского арбитража.

После распада СССР в 1991 г. китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество, пережив короткий период приостановки, вступило с период стремительного развития. К 2014 г. объем китайско-российской торговли вырос в 20 раз по сравнению с периодом перед распадом СССР. Однако процесс создания механизма разрешения китайско-российских торговых споров долгое время находился в медленном режиме отладки. Во-первых, создание меха-

низма арбитража тогда еще не стало предметом внимания на высоком уровне в правительствах Китая и России. На протяжении долгого времени китайские и российские власти на всех уровнях работали над развитием экономического сотрудничества между странами, укреплением отношений стратегического партнерства, но для создания механизма разрешения споров предпринималось недостаточно усилий. До настоящего времени правительства двух стран еще не подписали соглашений, регулирующих арбитражные разбирательства в приграничном китайско-российском сотрудничестве. В то же время местные власти уделяют недостаточно внимания механизму разрешения деловых конфликтов. Многие вопросы, касающиеся создания механизма арбитража, находятся в ведении правительства, и местные власти не имеют полномочий их решать. Во-вторых, существует большая разница между российской и китайской судебными системами. Общественные организации в Китае и России отличаются, и в системе судебного производства также есть различия. Если в России Высший арбитражный суд и Арбитражный суд г. Владивостока Приморского края находятся в равных отношениях и обладают равными правами и, кроме того, российские суды независимы от административной системы, влияние, оказываемое на них, относительно небольшое. В Китае же судебная система организована по принципу строгой иерархии. При этом в области регулирования торговли с зарубежными странами также активно работают Министерство иностранных дел и Министерство торговли. В результате, сфера деятельности и полномочия МИДа, Министерства торговли и судов пересекаются, иногда даже не ясны полномочия каждого из этих ведомств¹⁰. В-третьих, в России законы часто подвергаются регулированию. После распада СССР в России продолжали действовать законы, принятые в советское время, но из-за того, что уклад изменился, имел место ряд усовершенствований. Из-за этого статьи законов часто менялись, и китайским бизнесменам было трудно разобраться в ситуации, и возникали случаи непреднамеренного нарушения закона, на что соответствующие российские ведомства реагировали штрафными санкциями, и китайские компании несли большие убытки.

3. Создание механизма китайско-российского регионального сотрудничества по охране окружающей среды.

Китай и Россия — соседи, их границы примыкают друг к другу, климат взаимосвязан, реки сообщаются друг с другом. Реки Хэйлунцзян (Амур), Уссури и Аргунь проходят через границы двух государств. Улучшение защиты экологии, развитие сотрудничества в области охраны окружающей среды являются совместным устремлением двух стран и соответствуют коренным интересам стратегического партнерства Китая и России.

(1) Частота диалога и мероприятий между странами в рамках политики по защите окружающей среды.

По мере всестороннего развития экономик Китая и России взаимодействие в области охраны экологии стало важной темой в сотрудничестве двух стран. На состоявшихся переговорах на высоком уровне вопросы охраны окружающей среды были одной из важных тем обсуждения. По этим вопросам были достигнуты значимые результаты и соглашения, что оказало серьезное воздействие на здоровое развитие отношений между двумя странами. В 1995 г. страны подписали «Соглашение о сотрудничестве в области охраны лесов от пожаров», после чего были выделены две противопожарные полосы по 10 километров, налажен механизм информирования, образованы 17 контактных групп по охране лесов от пожаров.

Стороны приняли также активные противопожарные меры по защите лесов, построили на своей территории защитные сооружения, организовали авиапатрулирование и специализированные пожарные команды, утвердили сроки обмена опытом в области пожаротушения. 21 марта 2006 г. Президент России В.В. Путин в ходе визита в Китай совместно с Председателем КНР Ху Цзиньтао присутствовал на церемонии открытия Года России в КНР и открытия китайско-российского Торгово-экономического форума. После мероприятий главы государств выступили с совместным заявлением, в котором отмечалось, что «за прошедший год стороны укрепили взаимодействие на государственном и региональном уровне в области охраны природных ресурсов. Учреждение в рамках регулярных встреч глав правительств Китая и России Комитетов по охране окружающей среды способствует укреплению двустороннего сотрудни-

Таблица 1. Китайско-российские контактные группы по охране лесов от пожаров

№ п/п	С китайской стороны	С российской стороны
1	Хуньчунь	Краскино
2	Суйфэньхэ	Пограничный
3	Хутоу	Дальнереченск
4	Фуюань	Биробиджан
5	Фуюань	Хабаровск
6	Цзяинь	Облучье
7	Цзяинь	Архара
8	Цзяинь	Буря
9	Хэйхэ	Благовещенск
10	Хэйхэ	Свободный
11	Хума	Шимановск
12	Хума	Магдагачи
13	Ляньинь	Тахтамыгда
14	Гулалинь	Газимурский Завод
15	Гулалинь	Газимурский Завод
16	Гулалинь	Нерчинский Завод
17	Маньчжоули	Забайкальск

Источник: Соглашение между Правительством Китайской Народной Республики и Правительством Российской Федерации о сотрудничестве в области защиты лесов от пожаров, 1949—2009 гг. — 60-летие установление дипломатических отношений между Китаем и Россией, сборник документов, Издательство «Шицзэ чжиши», 2010 г.

чества в указанной области»¹¹. Основываясь на вышесказанном, стороны также отметили, что намерены «совместными усилиями укреплять приграничное взаимодействие в области охраны окружающей среды, активно работать над предупреждением экологических бедствий и снижением рисков их возникновения в приграничных

районах. Стороны намерены активизировать консультации по вопросу заключения соглашения о сотрудничестве в области охраны и использования водных ресурсов»¹². В 2009 г. по итогам 10-й регулярной встречи глав правительств Китая и России было заявлено, что «китайско-российское сотрудничество в области охраны окружающей среды развивается высокими темпами и стало важной составляющей двусторонних отношений стратегического партнерства и сотрудничества. Стороны сообща учредили механизм сотрудничества в области охраны окружающей среды и заложили основы для решения проблем в данной области. Стороны продолжают контролировать качество трансграничных вод, всецело использовать имеющийся механизм информирования, укреплять взаимодействие в случае возникновения трансграничных чрезвычайных ситуаций экологического характера»¹³.

(2) Активная позиция региональных властей в области сотрудничества по охране окружающей среды.

В области сотрудничества с Россией по охране окружающей среды власти Северо-Восточных районов Китая также заняли активную позицию и заслужили хорошую международную репутацию. Правительство провинции Хэйлунцзян активно взаимодействует с Россией в области охраны природных ресурсов и добилось положительных общественных и экономических результатов. В 2002 г. было достигнуто соглашение об охране природных ресурсов в районе реки Уссури, стороны договорились следить за сохранностью редких видов животных. В 2004 г. Народное правительство провинции Хэйлунцзян и правительства Хабаровского края и Еврейской автономной области подписали Рабочий протокол об охране окружающей среды в районе рек Амур и Уссури, запланировали образование совместных рабочих групп специалистов для контроля и изучения приграничных рек. Кроме того, в 2005 г. было достигнуто соглашение с правительством Еврейской автономной области об освоении и использовании природных ресурсов. Провинция Цзилинь, у которой есть только один приграничный пункт пропуска с Россией — Хуньчунь, на протяжении многих лет старалась получить доступ к морю. В 2009 г. стороны одобрили условия строительства дороги для предоставления провинции Цзилинь выхода к морскому порту. Во

время продвижения проекта российского универсального порта За-рубино сотрудничество провинции Цзилинь с Россией в области охраны природных ресурсов приобрело по-настоящему практический характер и концентрировалось не только на сохранении окружающей среды. Город Хуньчунь расположен на востоке провинции Цзилинь в нижнем течении реки Туманная и является единственным китайским пропускным пунктом на границе КНР с Россией и Северной Кореей. В округе Хуньчунь множество болот и топей, площадь затопленной земли составляет более 8 тыс. га. Каждый год в начале мая дикие гуси прилетают в округ Хуньчунь и оседают там. В Хуньчуне уделяют большое внимание охране окружающей среды, препятствуют деятельности браконьеров, которые варварски разрушают естественную среду обитания птиц, улучшают информирование населения об охране редких животных, сотрудничают в этом вопросе с Россией и КНДР. В зоне проживания перелетных птиц организуются пункты прикорма, в важных местах поставлены указатели. Принимаются и другие меры для защиты редких видов птиц и охраны природы.

Россия и Китай уделяют также повышенное внимание вопросу охраны рыбных ресурсов. Стороны установили регулярный механизм ежегодных консультаций в целях обеспечения сохранности рыбных ресурсов. 26 июня 2017 г. на Интернет-портале правительства провинции Хэйлунцзян была опубликована новостная информация о проведении уполномоченными органами двух стран совместной инспекции в области рыбного хозяйства. До этого сотрудники рыбнадзора Китая и России совместно провели 9-дневное инспектирование, обусловленное весенним сезоном рыбной ловли в акватории реки Амур и выполнением китайско-российского «протокола двух рек». После завершения инспектирования стороны подписали в 2017 г. «Протокол китайско-российского инспектирования рыболовства в акватории реки Амур». С китайской стороны экспертную группу по инспектированию возглавлял руководитель Управления рыбных ресурсов провинции Хэйлунцзян Чжоу Шаобин, руководителем российской части группы был заместитель начальника Амурского управления Федерального агентства по делам рыболовства Денис Александрович Кириллов. Группа состояла из 8 человек. Рабо-

чая Группа выполнила совместное инспектирование в акватории реки Амур в районе от Спасского до Нижнеленинского и до Фуюаня с китайской стороны. На месте были проверены разрешения рыбаков на вылов рыбы, рыболовные суда, снасти, а также ситуация с доведением распоряжения о периоде запрете ловли рыбы и информированием о законодательных актах. Во время совместного инспектирования в акватории реки Амур стороны не обнаружили нарушений правил. Это свидетельствует о том, что меры, предпринятые органами рыбного хозяйства Китая и России для полного выполнения «протокола двух рек», принесли результат, ситуация с рыболовством в приграничных районах Китая и России стабилизировалась, меры по защите рыбных ресурсов оказались эффективными. Российская делегация положительно оценила работу китайской стороны по усилению динамики управления в акватории, эффективному пресечению нелегального рыболовства и других трансграничных правонарушений. В ходе совместного инспектирования стороны обменялись опытом работы в области охраны рыбных ресурсов, обменялись информацией, укрепили взаимопонимание, доверие и дружбу¹⁴.

(3) Проявление результатов сотрудничества двух стран в области охраны окружающей среды.

Путем сотрудничества с российским Дальним Востоком северо-восточные районы Китая добились значительных результатов в области охраны земель, рек, лесов и других природных ресурсов, что с одобрением было встречено населением. В сотрудничестве на трансграничных реках стороны создали тесный механизм взаимодействия, гарантирующий невозможность возникновения экологической катастрофы. Китай и Россия также достигли взаимопонимания в области сельского хозяйства на Дальнем Востоке. Импортные пестициды и химические удобрения без маркировки на русском языке совершенно не используются, к тому же использование пестицидов и химических удобрений происходит полностью под контролем соответствующих российских служб. Китайско-российская ферма «Новая дружба» в Приморском крае России полностью соблюдает соответствующее российское законодательство. Она опирается на ответственные сельскохозяйственные технологии, проводит полное тестирование разрешенных в России пестицидов и химических удоб-

рений и, основываясь на этом, расширяет поля посевов в Китае. Ферма решила проблемы с использованием в России пестицидов и химических удобрений и получила одобрение соответствующих российских инстанций. Сотрудничеств в области охраны окружающей среды не только способствует сохранению природных ландшафтов, но и существенно укрепляет взаимное доверие между Китаем и Россией, способствует здоровому развитию всестороннего китайско-российского сотрудничества.

4. Создание механизма китайско-российского сотрудничества в области реагирования на чрезвычайные ситуации.

Длина границы северо-восточных районов Китая с российским Дальним Востоком составляет более 3000 км. В приграничных районах проживает в общей сложности 180 млн человек, что примерно соответствует населению такой страны как Бразилия. В них проживает более 28 % населения России. Ежегодный объем торговли составляет более 10 млрд долл., с обеих сторон границу пересекают более 2 млн человек. Для обеспечения долгосрочного и здорового развития двустороннего сотрудничества Китай и Россия создали механизм обеспечения безопасности и реагирования на чрезвычайные ситуации.

(1) Создание платформы для профессионального чрезвычайного реагирования.

Одновременно с развитием торгово-экономического сотрудничества северо-восточных районов КНР с российским Дальним Востоком все крупные китайские города установили партнерские отношения с разными российскими городами. Провинции Северо-Востока Китая установили дружеские отношения с каждым дальневосточным субъектом Российской Федерации. В общей сложности 24 города установили партнерские отношения с российскими городами. Так, 22 апреля 1991 г. Харбин стал городом-побратимом Свердловска, а 15 июня 1993 г. — Хабаровска, Муданьцзян 12 апреля 1993 г. стал городом-побратимом Уссурийска, Далянь 19 сентября 1992 г. установил партнерские отношения с Владивостоком, Яньци 22 сентября 1992 г. стал городом-побратимом Южно-Сахалинска, а Цзилин 16 июля 1991 г. установил дружеские отношения с г. Наход-

ка. Установление партнерских отношений между городами положительно сказалось на сотрудничестве Северо-Востока Китая с российским Дальним Востоком, и, среди прочего, был замечен прогресс двустороннего сотрудничества в области реагирования на чрезвычайные ситуации. Городу Хэйхэ провинции Хэйлунцзян принадлежало первенство в установлении механизма чрезвычайного реагирования с Россией. В области развития сотрудничества в реагировании на чрезвычайные ситуации сначала укрепляется сотрудничество между отдельными пунктами, затем между пунктами и территориями, потом между разными территориями. Начиная с 2006 г., город Хэйхэ постепенно учредил командный пункт (Чрезвычайный комитет), Рабочую группу (специальный командный пункт), административную структуру (Группа по чрезвычайному реагированию). Все эти структуры образованы во взаимодействии с Управлением по пожарному надзору и другими организациями Амурской области России, они эффективно проявили себя при реагировании на эпидемии в приграничных районах и совместном урегулировании инцидентов на трансграничной реке¹⁵.

(2) Создание механизма совместного реагирования на чрезвычайные ситуации.

Региональные власти в северо-восточных провинциях Китая и федеральных субъектах Дальнего Востока на разных уровнях организовали механизм взаимодействия при чрезвычайном реагировании. Хэйхэ — самый большой город, расположенный вблизи российской границы. На обоих берегах реки Амур живет много людей, есть развитая экономика. Каждый год паводок, ледоход и загрязнение воды в реке Амур привлекают большое внимание людей. Начиная с 2008 г., Управление морской безопасности Хэйхэ проводит многочисленные консультации с органами по надзору за безопасностью на водных объектах Амурской области, Управлением судоходства на реке Амур, Главным управлением МЧС России по Амурской области и Амурским управлением Федерального агентства по морскому и речному транспорту. Достигнуты принципиальные договоренности, осуществляется диалог по вопросам совместного патрулирования и проведения учений. В ноябре 2009 г. было подписано соглашение провинции Хэйлунцзян и дальневосточного региона

России в области ликвидации чрезвычайных ситуаций на трансграничных реках, которое ознаменовало начало сотрудничества китайских и российских правительственных организаций в области обеспечения безопасности на водных объектах. 28 апреля 1999 г. правительство Хэйхэ и делегация администрации Амурской области подписали в Хэйхэ соглашение о сотрудничестве в паводкоопасный период и утвердили порядок регулярных встреч. В 2013 г. в связи с чрезвычайно масштабным наводнением на реке Амур департамент внешних связей провинции Хэйлунцзян и администрация Амурской области наладили оперативные контакты, благодаря чему они своевременно владели всей информацией и могли эффективно обеспечить безопасность населения. После того, как в 2007 г. Управление охраны окружающей среды г. Хэйхэ и Министерство природных ресурсов Амурской области подписали Протокол о совместном надзоре за состоянием трансграничных водных объектов, стороны ежегодно проводят совместное инспектирование качества воды в реке Амур. В ходе работы анализируются 40 критериев качества воды, плотно отслеживается его изменение, гарантируется недопущение загрязнения.

(3) Создание механизма предупреждения и реагирования на чрезвычайные ситуации.

Для того, чтобы эффективно прогнозировать, своевременно контролировать и должным образом разрешать возможные инциденты в северо-восточных районах Китая и на российском Дальнем Востоке, повышать скорость реагирования на чрезвычайные ситуации, обеспечивать стабильность и спокойствие в приграничных районах и заранее предупреждать об опасностях, северо-восточные регионы страны также предприняли эффективные усилия. В пункте пропуска Суйфэнхэ образована система мониторинга и предупреждения. Ведомство по инспекции и карантину совместно с пограничниками и таможенной Суйфэнхэ имеют план реагирования на возможные инциденты, такие как распространение вируса H1N1, повышенная температура у въезжающих и выезжающих туристов или возможные инциденты биологического характера. Каждое ведомство отвечает за свой участок работ. Если в приграничном районе происходит инцидент санитарного характера, то санитарное надзорное ведомство передает

информацию посредством Интернета и СМИ, докладывает ее в вышестоящие инстанции, а также дает предложения по решению проблемы. В 2007 г. на пункте пограничного пропуска Суйфэнхэ была принята к использованию электронная система санитарного контроля при пересечении границы, в 2011 г. к использованию приняли электронную систему контроля за инфекционными заболеваниями. Путем информатизации и цифровизации были увеличены возможности контроля на пункте приграничного пропуска, обработка информации также была упорядочена. Способность пункта приграничного пропуска к реагированию на чрезвычайные инциденты была повышена, и, кроме того, был образован механизм тесного взаимодействия между различными ведомствами в районе пункта пропуска.

Перевод: К.А. Санин

Примечания

¹ Экспорт важнейших товаров по странам-контрагентам. URL: http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=18551:-2015-&catid=63:stat-vnesh-torg-cat&Itemid=282.

² *Ли Силян*. Фахуэй чукоу синьюн баосянь цзоюн цуцзинь дуй э маои цзянькан фачжань : [Раскрывая, потенциал кредитного страхования экспорта, способствовать здоровому развитию торговли с Россией] // Чжунго цзинцзи шибао. 30.03.2007. С. 2.

³ Хан Сяо. Чукоу синьюн баосянь «хухан» дуй э маои цие : [Кредитное страхование экспорта обеспечивает развитие предприятий, торгующих с Россией] // Хэйлунцзян жибао. 13.12.2009. С. 2.

⁴ *Чжан Да*. Чукоу синьюн баосянь личжу дуйэ маои хэцзо : [Кредитное страхование экспорта серьезно помогает торговому сотрудничеству с Россией] // Гоцзы шанбао. 19.08.2007. С. 4.

⁵ *Цзян Синь*. Хэйлунцзяншэн чукоу синьюнь баосянь чжичши дуй э чукоу 5,2 и мэйюань : [Провинция Хэйлунцзян поддержала торговлю с Россией кредитным страхованием экспорта на сумму 520 млн долл. США] // Юаньдун цзиньмао ибао.

⁶ *Ван Цзяхуэй*. Чжунэ бяньцин маои цзюфэнь цзецзюэ цзичжи яньцзю : [Изучение механизма разрешения торговых споров между Китаем и Россией в приграничных регионах] // Элосы сюэкань. 2012. Июнь. № 6.

⁷ Совместное заявление глав России и Китая по результатам переговоров в г. Москве. 1949—2009 гг. — 60 лет установлению российско-китайских дипломатических отношений. Основные документы. Шицзэ чжиши чубаньшэ, 2010.

⁸ Совместное заявление по итогам 14-й встречи глав правительств России и Китая. 1949—2009. — 60 лет установлению российско-китайских дипломатических отношений. Основные документы. Шицзэ чжиши чубаньшэ, 2010.

⁹ *Лю Чжухуа, Цзай Цзюньли*. Цзэцзюэ чжунъэ шанши чжэнъи туцзин дэ цзидянь сикао : [Несколько соображений о путях разрешения российско-китайских коммерческих конфликтов] // Хэйлунцзяншэн чжэнфа гуанъли ганьбу сюэюань сюэбао. 2004. № 6.

¹⁰ *Ван Цзяхуэй*. Чжунъэ бяньцзин маои цзюфэнь цзэцзюэ цзичжи яньцзю : [Изучение механизма разрешения торговых споров между Китаем и Россией в приграничных регионах] // Элосы сюэкань. 2012. Июнь. № 6.

¹¹ Департамент Европы министерства иностранных дел Китайской Народной Республики. Совместные российско-китайские заявления. 60 лет с момента установления российско-китайских дипломатических отношений (основные документы). Шицзэ чжиши чубаньшэ, 2010.

¹² Там же.

¹³ Совместное заявление по итогам 10-й регулярной встречи глав правительств России и Китая. Совместные российско-китайские заявления. 60 лет с момента установления российско-китайских дипломатических отношений (основные документы). Шицзэ чжиши чубаньшэ, 2010.

¹⁴ *Чжан Цзяинь*. Хэйлунцзян бяньцзин шуйюй чжунъэ юйчжэн чуньцзе лянъцзянь цзешу : [Завершилось совместное весеннее инспектирование органов надзора за рыболовством России и Китая в акватории реки Амур] // Хэйлунцзян жибао. 26.06.2016. С. 2.

¹⁵ *Хэ Бин*. Далао цзичу, цуцзинь хэцзо чжаши туйцзинь коуань чэнши инци гуанъли гунцзо — Хэйлунцзяншэн Хэйхэши кайчжань Чжунъэ куацзин инци гуанъли хэцзо дэ таньсуо юйчэнсяо : [Заложить основу, способствовать развитию сотрудничества в области чрезвычайного реагирования между приграничными городами. Результаты и оценки установления городом Хэйхэ провинции Хэйлунцзян трансграничного сотрудничества с Россией в области реагирования на чрезвычайные ситуации] // Чжунго инци гуанъли. 2014. № 5.

Раздел 2

ПРОБЛЕМЫ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Цзоу Сюфан

АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ РЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА СЕВЕРО-ВОСТОКА КИТАЯ И РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Аннотация. Несмотря на то, что в течение последних нескольких лет объем китайско-российского товарооборота продолжает снижаться, Китай по-прежнему остается крупнейшим торговым партнером России. Северо-Восток Китая граничит с российским Дальним Востоком и это делает его лидером торговли с Россией. В общем объеме внешней торговли Дальнего Востока доля торговли с Китаем занимает около 25 %. С начала этого века обе стороны ведут всестороннее активное сотрудничество, значительно вырос товарооборот, постепенно увеличиваются взаимные инвестиции, появляется все больше крупных проектов сотрудничества. Но в двустороннем сотрудничестве все еще существует ряд проблем, которые ожидают решения, еще не полностью раскрыт весь потенциал, существует пространство для дальнейшего роста.

Ключевые слова: Северо-Восток Китая, Дальний Восток, Россия, торговля, сотрудничество.

1. Сотрудничество Северо-Востока Китая и Дальнего Востока России на современном этапе

Сотрудничество провинции Хэйлунцзян и Дальнего Востока России на современном этапе.

1. *Торговое сотрудничество провинции Хэйлунцзян с Россией.* Начиная с 2000 г., провинция Хэйлунцзян имела стремительный рост товарооборота с Россией (за исключением 2009 г.). В 2007 г. темпы роста внешнеторгового оборота достигли 60,43 %, в 2014 г. товарооборот достиг 23,28 млрд долл. С 2015 г. начался значительный спад, объем товарооборота с Россией составил 10,8 млрд долл., упав на 54 %. В 2016 г. по сравнению с предыдущим годом падение составило 15,3 % — до 9,19 млрд долл. (табл. 1). Доля провинции Хэйлунцзян в общем объеме внешней торговли с Россией изменилась не сильно, по-прежнему она составляет более половины (55,6 %) ¹. Таким образом, нынешняя ситуация во внешней торговле провинции Хэйлунцзян с Россией значительно повлияла на общую внешнеторговую обстановку в провинции. Причины возникновения данной ситуации следующие: с одной стороны, воздействие экономических санкций, которые наложили западные развитые страны на Россию и которые привели к экономическому спаду и уменьшению объема внешней торговли; с другой стороны, учитывая, что провинция Хэйлунцзян до сих пор опирается на внешнюю торговлю с Россией, в случае сокращения российского импорта, либо падения стоимости первичной переработки энергоресурсов, объем товарооборота провинции с Россией существенно снизился.

Торговля провинции Хэйлунцзян с Россией по большей части сосредоточена в российском восточном регионе. В 2015 г. российский восточный регион не избежал трудностей вследствие макроэкономического кризиса. В 2015 г. стоимость валовой продукции промышленности ДФО РФ выросла на 1 %, стоимость валовой продукции сельского хозяйства снизилась на 3,8 % ², объем внешнеторгового оборота составил 26,498 млрд долл., сократившись на 32,6 % ³. Объем товарооборота ДФО РФ и Китая сократился на 37,2 %, составил 6,368 млрд долл. Среди них объем экспорта составил 3,868 млрд долл., упав на 28,6 %, импорта — 2,5 млрд долл., упав на 47,1 % ⁴. В 2016 г. объем товарооборота ДФО РФ и Китая постепенно сни-

Таблица 1. Статистика товарооборота провинции Хэйлунцзян с Россией (млрд долл.)

Год	Объем экспорта и импорта	Прирост к прошлому году, %	Объем экспорта	Прирост к прошлому году, %	Объем импорта	Прирост к прошлому году, %
2012	21,31	12,2	6,34	45,8	14,97	2,3
2013	22,36	5,8	6,91	9	15,46	3,3
2014	23,28	4,1	9,00	30,3	14,28	-7,6
2015	10,85	-53,4	2,35	-73,9	8,49	-40,5
2016	9,19	-15,3	1,70	-27,7	7,49	-11,8
I—IV 2017	3,63	37,8	0,51	6,2	3,11	44,9

Источник: Сайт управления коммерцией провинции Хэйлунцзян.

жался, достигнув 6,131 млрд долл., упав на 3,7 % и заняв 25 % от всего объема внешнеторгового оборота федерального округа⁵.

2. *Структура экспорта и импорта провинции Хэйлунцзян в Россию.* В 2016 г. экспорт в Россию из провинции Хэйлунцзян был преимущественно представлен одеждой, на втором месте была обувь, на третьем — текстильные изделия, а в совокупности на эту группу товаров пришлось 55,6 % объема экспорта провинции. Объемы экспорта и импорта сократились вследствие падения покупательского спроса (табл. 2, 3).

Провинция Хэйлунцзян импортирует из России преимущественно первичные энергоресурсы, среди них наибольшая доля приходится на сырую нефть, которая составляет 70,3 % всего объема импорта и 56,6 % всего объема внешнеторгового оборота. Из-за снижения цен на сырую нефть на международных рынках объем импорта сырой нефти из России в провинцию Хэйлунцзян вырос, но сократился в ценовом эквиваленте на 17 %. В 2016 г. значительно вырос импорт леса-кругляка, пиломатериалов, целлюлозы, каменного угля и пищевого растительного масла (табл. 3).

Таблица 2. Статистика экспорта товаров из провинции Хэйлунцзян в Россию в 2016 г.

Основные экспортируемые в Россию товары	Единицы	Количество	Прирост к прошлому году, %	Стоимость, млн долл.	Прирост к прошлому году, %	Доля в общем объеме, %
Одежда и фурнитура	—	—	—	535,40	-18,5	31,5
Обувь	—	—	—	265,35	-11,0	15,6
Текстильные нити, ткани и изделия	—	—	—	145,07	-20,4	8,5
Овощи	тыс. т	182	-18	134,36	-14,9	7,9
Свежие и сушеные фрукты и орехи	тыс. т	111	12,7	114,67	10,8	6,7
Мешки из ПВХ	тыс. т	420920	0,4	51,75	-17,4	3
Стальной прокат	тыс. т	29	-26,1	19,06	-35,4	1,1
Чемоданы и пр.	—	—	—	18,09	-87	1,1
Консервированные грибы	т	2481,1	213,5	16,83	455,8	1
Зерно	тыс. т	36	-18,9	16,60	-32,9	1

Источник: Сайт управления коммерцией провинции Хэйлунцзян.

Таблица 3. Импорт товаров из России в 2016 г.

Основные импортируемые из России товары	Единицы	Количество	Прирост к прошлому году, %	Общая сумма, тыс. долл.	Прирост к прошлому году, %	Доля в общем объеме, %
Сырая нефть	тыс. т	16681	7,8	5268,33	-17,1	70,3
Круглый лес	тыс. куб. м	5564	17,9	642,20	9,9	8,6
Пиленая древесина	тыс. куб. м	2573	45,6	523,86	41,7	7
Удобрения	тыс. т	793	5,9	193,95	-14,9	2,6

Окончание табл. 3

Основные импортируемые из России товары	Единицы	Количество	Прирост к прошлому году, %	Общая сумма, тыс. долл.	Прирост к прошлому году, %	Доля в общем объеме, %
Целлюлоза	тыс. т	294	34,3	156,89	21,4	2,1
Зерно	тыс. т	461	0	143,61	-7,9	1,9
Железная руда, в т.ч. обогащенная	тыс. т	1447	-53,6	70,02	-62,7	0,9
Каменный уголь	тыс. т	1229	53,3	54,18	46	0,7
Пищевое растительное масло	тыс. т	26	88	22,97	88	0,3
Нефтепродукты	тыс. т	43	-10,4	19,61	-22,5	0,3

Источник: Сайт управления коммерцией провинции Хэйлунцзян.

3. *Инвестиции провинции Хэйлунцзян в Россию.* Несмотря на постоянное снижение объемов торговли провинции Хэйлунцзян с Россией, ситуация на инвестиционных рынках положительная, постепенно совершенствуется инвестиционная структура. Если в 2012 г. провинция Хэйлунцзян инвестировала в Россию всего 400 млн долл., то в 2013 г. инвестиции достигли 700 млн долл., в 2014 г. — 1,3 млрд долл., в 2015 г. объем инвестиций резко вырос до 4,17 млрд долл.⁶ В 2016 г. из-за девальвации рубля и других факторов объем инвестиций провинции Хэйлунцзян в Россию с января по сентябрь составил 1,6 млрд долл.

Основными сферами инвестирования провинции Хэйлунцзян в России стали добыча энергоресурсов, горнорудная, лесная и обрабатывающая промышленности, сельское хозяйство и строительство кластеров. Проекты инвестиционного сотрудничества по большей части расположены на Дальнем Востоке России: в Приморской крае, Хабаровском крае, Еврейской автономной области, Амурской области и в Забайкальском крае. Инвестиции в основном направляются в крупные российские предприятия и в реализацию масштабных проектов.

4. *Строительство транзитной дороги между провинцией Хэйлуцзян и Россией.* В последние два года увеличился объем инвестиций, направляемых в строительство транзитных транспортных путей из провинции Хэйлуцзян в Россию. В июне 2015 г. был открыт маршрут «Харбин—Европа» (Харбин—Гамбург) и до марта 2017 г. было отправлено 177 составов, 5256 двадцатифутовых контейнеров, стоимость груза составила 380 млн долл., а общий объем импортных пошлин достиг 210 млн юаней. В конце февраля 2016 г. был запущен маршрут «Харбин—Россия», и к марту 2017 г. было отправлено 74 состава, 9140 двадцатифутовых контейнеров, стоимость груза достигла 130 млн долл., объем собранного налога на импорт составил 59 млн юаней. В первом квартале 2017 г. по двум маршрутам было отправлено 47 составов, 6132 двадцатифутовых контейнеров. Если рассматривать динамику отправки количества контейнеров, то в 2016 г. количество контейнеров выросло в 4,3 раза по сравнению с прошлым годом, а общий объем перевозки в первом квартале 2017 г. приблизился к объему транспортировки всего прошлого года. Согласно цели, поставленной компанией «Международная логистика Харбин—Европа», в 2017 г. планируется перевезти по двум маршрутам 40,5 тыс. двадцатифутовых контейнеров, а их количество должно вырасти в 6 раз, по сравнению с 2016 г.⁷

В августе 2015 г. был открыт сухопутно-морской транзитный маршрут Харбин—Суйфэньхэ—Владивосток—Пусан, который берет свое начало в Харбине. Грузы через КПП Суйфэньхэ перевозятся до российского Дальнего Востока, далее в порту Дальнего Востока грузятся на корабль и морем отправляются в Республику Корея, Японию, ЮВА, в Восточный и Южный Китай, а также в другие страны и регионы. В 2016 г. из Суйфэньхэ было отправлено 32 рейса по маршруту Харбин—Суйфэньхэ—Владивосток—Пусан, 3266 двадцатифутовых контейнеров с товаром общей стоимостью 294 млн юаней, а общий брутто тоннаж составил 49 тыс. т. В 2017 г. сухопутный и морской маршрут Харбин—Суйфэньхэ—Владивосток—Пусан вступил в «этап зрелости». К 21 марта 2017 г. всего было отправлено 15 рейсов по маршруту Харбин—Суйфэньхэ—Владивосток—Пусан, перевезено 1702 двадцатифутовых контейнера зерна и древесины, общий тоннаж составил 25 тыс. т, а стоимость грузов — 153 млн юа-

ней. Через этот сухопутно-морской коридор были отправлены грузы и в порты Южного Китая.

Провинция Хэйлунцзян с помощью создания трех маршрутов «Харбин—Европа», «Харбин—Россия», «Харбин—Суйфэнхэ—Владивосток—Пусан» проложила торговые и логистические пути в Европу, Россию, Японию, Корею и другие страны и районы, смогла объединить факторы производства, ускорить развитие промышленности, увеличить экономическую активность в регионе.

Начавшееся в 2014 г. строительство китайско-российского проекта железнодорожного моста в Тунцзяне уверенно продвигается, в настоящее время китайские подрядчики в основном завершили работы по строительству основных объектов, а российские подрядчики ведут строительство промежуточных мостовых опор, планируется полностью завершить строительство моста к июню 2018 г.

В конце декабря 2016 г. началась реализация проекта моста Хэйхэ—Благовещенск через р. Амур, который обсуждался уже 28 лет. Общая протяженность автомобильного моста Хэйхэ—Благовещенск, который будет соответствовать стандарту автомобильных дорог второго класса, составит 19,9 км, из которых на китайскую территорию придется 6,5 км протяженности всего моста, на российскую территорию — 13,4 км (протяженность моста на территории провинции Хэйлунцзян составит 1283 м, ширина 14,5 м), а движение автотранспорта планируется запустить в октябре 2019 г. Вплоть до 14 мая 2017 г. суммарные капиталовложения китайской стороны составили 90,17 млн юаней, российской — 38,05 млн юаней⁸. Строительство китайско-российского железнодорожного моста в Тунцзяне и автомобильного моста Хэйхэ—Благовещенск через р. Амур будет способствовать развитию интеграции железных и автомобильных дорог, росту объемов региональных авиаперевозок, укреплению взаимосвязанности сетей транспортного сообщения между провинцией Хэйлунцзян и российским Дальним Востоком, будет содействовать всестороннему сотрудничеству и контактам между провинцией Хэйлунцзян и российским Дальним Востоком.

Сотрудничество провинции Цзилинь с Россией на современном этапе.

Граница между провинцией Цзилинь и Россией составляет 241 км, они связаны между собой автомобильной и железной доро-

гами. Торгово-экономическое сотрудничество двух стран изо дня в день активизируется, в настоящее время провинция Цзилинь установила торговые отношения с 35 регионами России. Провинция Цзилинь граничит с российским Дальним Востоком, поэтому развитие экономического сотрудничества обладает определенными географическими преимуществами.

1. *Торговля провинции Цзилинь с Россией.* Максимальный объем товарооборота между провинцией Цзилинь и Россией был зафиксирован в 2012 г. и составил 822 млн долл. В 2013 г. он начал постепенно снижаться, сократившись на 14,8 % в 2013 г. и на 17,8 % в 2014 г., а в 2015 г. объем товарооборота также продолжил падение (табл. 4). Доля торговли с Россией в общем объеме товарооборота провинции в настоящее время незначительна и составляет около 2 %.

Таблица 4. Статистика товарооборота провинции Цзилинь с Россией (млн долл.)

Год	Объем товарооборота	Рост к прошлому году, %	Экспорт	Рост к прошлому г., %	Импорт	Рост к прошлому году, %
2013	700	-14,8	607	-10,4	93	-35,4
2014	575	-17,8	448	-26,2	127	36,7
2015	521	-9,4	270	-39,7	251	97,6
I—VII 2016	252	-5,5	107	-14,1	145	2

Источник: «Статистический ежегодник провинции Цзилинь», цифры таможенной статистики г. Чанчунь.

Основными экспортными товарами провинции Цзилинь в Россию являются товары промышленного назначения, текстиль, одежда и электроника.

2. *Инвестиции провинции Цзилинь в Россию.* В 2015 г. провинция Цзилинь инвестировала в Россию порядка 1,5 млрд долл., в следующие пять лет ожидается сохранение роста инвестиций на уровне 10 %, и в 2020 г. объем инвестиций составит 2 млрд долл. Среди основных реципиентов инвестиций выделяются отрасли по переработке древесины, пищевая промышленность и сельское хозяйство.

3. *Строительство КПП между провинцией Цзилинь и Россией.* КПП Хуньчунь сегодня является единственным железнодорожным КПП между Россией и провинцией Цзилинь. С 2013 г. было восстановлено международное сообщение по железной дороге Хуньчунь — Махалино, и с каждым годом КПП Хуньчунь становился все более загруженным. В последние годы совершенствуется инфраструктура, ведется реконструкция и строительство международной станции перевалки грузов на десятки миллионов тонн при на КПП Хуньчунь, постоянно оптимизируется сотрудничество. Сегодня для увеличения объемов торгово-экономического сотрудничества заложена прекрасная основа. Начиная с 2017 г., через границу ежедневно проходят 3—4 железнодорожных состава, и за первые 4 месяца 2017 г. объем грузов, прошедших через границу, превысил 1 млн т, а ассортимент импортных грузов преимущественно был представлен каменным углем, пиломатериалами, изделиями из дерева, мукой и прочими товарами.

4. *Сотрудничество в развитии совместной транспортной инфраструктуры провинции Цзилинь и Дальнего Востока России.* В настоящее время транспортная инфраструктура провинции Цзилинь и России быстро развивается. В 2015 г. была официально открыта сухопутно-морская линия контейнерных перевозок по маршруту Хуньчунь—Зарубино—Пусан, на участке Хуньчунь — Зарубино курсируют регулярные железнодорожные поезда, а участок Зарубино—Пусан обслуживают суда—контейнеровозы. Открытие этой линии сможет стимулировать сотрудничество между провинцией Цзилинь и Республикой Корея, Россией и Северо-Восточной Азией⁹.

31 августа 2015 г. был официально открыт международный логистический маршрут Чанчунь—Маньчжоули—Германия. Маршрут берет начало в г. Чанчунь и далее через КПП Маньчжоули—Забайкальск пересекает китайско-российскую границу и оканчивается в немецком городе Шварцхайде. В настоящее время маршрут проходит через 6 стран и 18 железнодорожных станций, каждую неделю отправляется более 5 составов¹⁰. С января по май 2017 г. объем экспортно-импортных перевозок по маршруту составил 9370 двадцатифутовых контейнеров, а стоимость перевезенных грузов достигла 282 млн евро¹¹.

В 2014 г. получил официальную поддержку проект совместного строительства многофункционального порта в Зарубино¹², все стороны провели несколько раундов переговоров, затрагивающих вопросы модели сотрудничества, доли владения акциями, метода финансирования и др. Участвующие в совместном строительстве правительство провинции Цзилинь, китайский государственный многопрофильный конгломерат и российская группа «Сумма» уже достигли первых договоренностей по вышеназванным вопросам. Китайско-российский проект совместного строительства многофункционального порта в Зарубино сможет принести пользу разработке и открытости не только провинции Цзилинь, но и всему Северо-Восточному Китаю (СВК), также будет содействовать возрождению старых промышленных баз СВК и крупномасштабному освоению Дальнего Востока России¹³.

Сотрудничество провинции Ляонин и России на современном этапе.

1. *Торговля провинции Ляонин с Россией.* Начиная с 2000 г. объем внешней торговли провинции Ляонин с Россией продолжал стабильно расти (за исключением 2009 г.), превысив в 2006 г. 1 млрд долл., а в 2011 г. — 2 млрд долл. В 2013 и 2014 гг. объемы экспортно-импортных операций провинции Ляонин с Россией немного сократились, но совокупное сокращение не превысило 1 %. С 2015 г. объемы экспорта провинции Ляонин в РФ возрастали ускоренными темпами и их рост по сравнению с предыдущим годом составил

Таблица 5. Статистика товарооборота провинции Ляонин с Россией (млрд юаней)

Год	Объем товарооборота	Рост к прошлому году, %	Экспорт	Рост к прошлому году, %	Импорт	Рост к прошлому году, %
2014	14,926	-0,80	7,244	2,85	7,682	-4,01
2015	18,793	25,9	5,788	-20,13	13,005	69,32
2016	21,501	14,55	5,245	-9,38	16,256	25,22
I—IV 2017	8,608	44,22	2,099	47,33	6,509	43,24

Источник: Сайт таможи г. Далянь.

25,9 %. Но в период 2015 и 2016 гг. значительно увеличился объем импорта из России, а экспорт в Россию уменьшался на протяжении ряда лет (табл. 5). Несмотря на то, что объем товарооборота провинции Ляонин с Россией вырос, его удельный вес в общем объеме внешней торговли провинции составил всего 2—3 %.

2. *Структура внешней торговли провинции Ляонин с Россией.* Провинция Ляонин экспортирует в Россию преимущественно электронику, высокотехнологичную продукцию и текстиль, по номенклатуре экспорта сильно отличаясь от провинции Хэйлунцзян. В январе—феврале 2017 г. в Россию было экспортировано электроники на общую сумму 1 млрд юаней — рост по сравнению с предыдущим годом составил 29 %, рост экспорта текстильных товаров достиг 45,3 %, а из России импортируется преимущественно сырая нефть и сельскохозяйственная продукция — темпы роста импорта сырой нефти составили 181 %, темпы роста импорта бурого угля — 89,5 % (табл. 6).

3. *Инвестиции провинции Ляонин в Россию.* До 2016 г. масштабы инвестиционного сотрудничества провинции Ляонин и России были достаточно малы. В общем объеме фактически использованных иностранных инвестиций в провинции Ляонин доля российского капитала оставалась относительно незначительной, но в 2016 г. Россия стала второй крупнейшей страной-инвестором в провинцию. Из провинции Ляонин в Россию инвестиции осуществляет преимущественно частный бизнес, масштаб участия его предприятий крайне незначителен, как и объемы их капиталов, а управление неустойчиво. В связи с этим инвестиционный поток в Россию ограничивается созданием мелких совместных или унитарных предприятий, а области, куда направляются инвестиции — преимущественно в отрасли добывающей и обрабатывающей промышленности, оптовой и розничной торговли, животноводства, рыболовства и пр., невелик объем инвестиций, направляемых в первичную обработку. В общем и целом масштабные инвестиции провинции Ляонин в Россию пока еще не сложились.

4. *Научно-техническое сотрудничество провинции Ляонин с Россией.* В октябре 2016 г. в рамках перехода к инновационному развитию науки и техники в Китае и России в г. Шэньяне был официально ос-

Таблица 6. Пять основных товаров экспорта и импорта Даляньского таможенного района в Россию в январе—феврале 2017 г. (млн юаней)

Экспорт			Импорт		
Наименование товара	Стоимость	Рост к прошлому году, %	Наименование товара	Стоимость	Рост к прошлому году, %
Электроника	10 097,3	29	Сырая нефть	28 208,7	181
Высокотехнологичная продукция	2539	-9,7	Сельскохозяйственная продукция	7541,2	13,3
Текстильные нити, ткани и изделия	1141,1	45,3	Продукты водного и морского промысла	6942,5	16
Сельскохозяйственная продукция	776,5	-2,7	Каменный и бурый уголь	2985,7	89,5
Продукты водного и морского промысла	200,9	-48,3	Сжиженные углеводороды и другие алканы	1695,2	13,1

Источник: Сайт таможи г. Далянь.

нован передовой научно-технический парк. Вслед за официальным открытием парка был запущен ряд первых российских высокотехнологичных проектов, например, использование роботов на колесах для исследования экологически опасных районов, интеллектуальные цифровые рентгеновские 3D микротомографы, электрооборудование для космических аппаратов и пр.

Существующие проблемы сотрудничества Северо-Востока Китая и Дальнего Востока России.

За последние несколько лет сотрудничество Северо-Востока Китая и России претерпело изменения в сторону диверсификации методов сотрудничества, трансформации и совершенствования структуры торговли, в чем были достигнуты определенные результаты. До сих пор существует ряд проблем, важнейшие из которых сконцентрированы вокруг торговли товарами.

Низкий объем товарооборота.

В 2016 г. объем товарооборота трех провинций Северо-Востока Китая не достиг 13 млрд долл., даже лидер — провинция Хэйлунцзян не достигла показателя в 10 млрд долл., а провинция Цзилинь показала худший результат. В 2016 г. общий объем торговли с Россией составил 69,5 млрд долл., доля трех провинций Северо-Востока Китая не достигла 20 %. В 2014 г. доля провинции Хэйлунцзян в общем объеме товарооборота с Россией составляла 24 %. Наблюдается тенденция снижения удельного веса трех провинций Северо-Востока Китая в общем объеме китайско-российского товарооборота, а современная ситуация не соответствует преимуществам северо-восточного региона. Причины этого положения в том, что, с одной стороны, ключевые торговые партнеры Северо-Востока Китая сосредоточены на российском Дальнем Востоке, а размер экономики Дальнего Востока небольшой, рост объема товарооборота ограничен; с другой стороны, экономика России очень хрупка, сильно зависит от внешних рынков, при введении незначительных санкций международного сообщества в экономике России в 2014—2015 гг. было падение, а объем внешней торговли начинает существенно сжиматься. Трех провинциям Северо-Востока следует осваивать российские центральные и западные регионы, только в таком случае можно разрешить вопросы роста объемов товарооборота.

Низкая структура товарооборота.

В 2016 г. Россия импортировала из Китая электронные товары на общую сумму в 20,2 млрд долл., темпы роста по сравнению с предыдущим годом составили 18,5 % (табл. 7), однако доля северо-восточных районов не достигла и 10 %. Северо-восточные районы преимущественно экспортируют в Россию трудозатратные товары с низкой добавленной стоимостью, например, текстиль и обувь. Из трех провинций Северо-Востока Китая только Ляонин экспортирует в Россию достаточное количество электроники. Кроме того, экспорт в Россию из северо-восточных районов представлен преимущественного низкачественной продукцией легкой промышленности, а российский рынок товаров легкой промышленности среднего и высокого ценового сегмента захвачен Японией, Кореей и Европой. Это ставит вопрос о том, каким образом расширять производственные

цепочки предприятий Северо-Востока Китая для производства товаров с высокой добавленной стоимостью, как решать проблемы низкой производительности труда.

Таблица 7. 10 основных товаров, импортируемых Россией из Китая в 2016 г. (млрд долл.)

Наименование товара	Общая стоимость	Рост к прошлому году, %	Доля в общем объеме импорта России из Китая, %	Доля в общем объеме импорта сходных товаров в России, %
Электроника	20,169	18,5	53	35,5
Текстиль и сырье	3,057	-1,6	8	36,2
Неблагородные металлы и изделия из них	2,556	-0,4	6,7	22,4
Мебель, игрушки и прочие товары	1,985	-2,7	5,2	43,3
Продукция химической промышленности	1,909	8,5	5	8,2
Пластмассы, каучуки	1,683	6,3	4,4	16,3
Транспортное оборудование	1,394	7,4	3,7	7,7
Обувь, зонты и другая продукция легкой промышленности	1,279	-1	3,4	51,1
Продукты растительного происхождения	0,894	1,4	2,4	9,6
Оптика, часы, медицинское оборудование	0,846	8	2,2	15,4

Источник: Сайт Министерства торговли КНР.

Небольшое количество совместных инвестиций.

В последние годы объем инвестиций трех провинций Северо-Востока Китая в Россию постепенно увеличивался, но так как исходная база была незначительна, то в настоящее время ежегодный объем прямых инвестиций составляет чуть больше 1 млрд долл. Инвестиционное сотрудничество с Россией распределяется

по большей части между сельским и лесным хозяйствами, добывающей промышленностью, добычей энергоресурсов, строительством и производством стройматериалов и другими отраслями, причем территориально инвестиционный поток направляется преимущественно в ДФО РФ.

Объем российских инвестиций, направляемых в три провинции северо-восточного Китая, крайне незначителен. Причины низкого объема инвестиций обеих сторон заключаются в следующем. Во-первых, Китай и Россия — страны с переходной экономикой, им обеим необходимо развивать внутреннюю экономику, опираясь на инвестиции, привлекаемые из-за рубежа. Кроме того, северо-восточные районы Китая и российский Дальний Восток относятся к экономически не развитым регионам, возможности привлечения зарубежных инвестиций незначительны. Во-вторых, российский инвестиционный климат по всем параметрам уступает аналогичному климату развитых стран Европы и Америки, и кроме того следует добавить, что предприятиям трех провинций Северо-Востока Китая не хватает опыта для осуществления зарубежных инвестиций, появляется много неудачных примеров среди китайских инвесторов, действующих в России, что также негативно влияет на общую ситуацию.

Усложняющаяся конкурентная среда.

В настоящее время конкуренция, с которой сталкиваются предприятия северо-восточных районов Китая, продвигается другими странами: предприятия развитых стран Европы и Америки обладают богатым опытом инвестирования, передовыми инвестиционными стратегиями, достаточными капиталами и высоким уровнем доверия, им легко преуспеть на российском рынке. Япония, Республика Корея и другие страны находятся вблизи от российского Дальневосточного региона — эти факторы объясняют огромное давление на три северо-восточные провинции Китая. С другой стороны, также существует конкуренция со стороны других регионов Китая, легкая промышленность северо-восточных районов не развита, одежда, обувь, текстильные изделия, экспортируемые на Дальний Восток и в Сибирь, по большей части произведены в других провинциях, доля местной продукции мала, и в Китае много провинций, которым не

нужно экспортировать продукцию через Северо-Восток и, в частности, через провинцию Хэйлунцзян. К примеру, в 2012 г. объем экспорта и импорта провинции Гуандун в Россию составил 7,753 млрд долл., а по объему экспорта провинция Хэйлунцзян занимает четвертое место после провинций Чжэцзян, Гуандун и Цзянсу. В 2013 г. провинция Гуандун основала в Москве центр выставки-продажи высококачественных ее товаров известных марок. Подъем других провинций оказывает еще большее давление на три провинции Северо-Востока Китая.

Тенденции региональной кооперации Северо-Востока Китая и Дальнего Востока России.

Северо-восточные районы Китая обладают географическими преимуществами, многочисленными портами, автомобильными и железными дорогами, связывающими их с российским Дальним Востоком. Китайское правительство уделяет особое внимание возрождению северо-восточных провинций, в новой редакции программы возрождения Северо-Востока Китая выдвинута задача «продвижения строительства экономического коридора Китай—Россия—Монголия», сопряжение стратегий возрождения Северо-Востока Китая и освоения Дальнего Востока России. Можно сказать, что внешняя открытость, укрепление торгово-экономического сотрудничества с Россией — важнейший путь к осуществлению возрождения Северо-Востока Китая.

Сопряжение «Одного пояса — одного пути» открывает благоприятные возможности для сотрудничества между Северо-Востоком Китая и Россией.

В 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул стратегию «Одного пояса — одного пути». В мае 2015 г. Си Цзиньпин совершил визит в Россию, во время которого обе стороны пришли к договоренностям о сопряжении Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС). Председатель КНР Си Цзиньпин и Президент РФ В.В. Путин подписали «Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути». Обе стороны планируют осуществлять сотрудничество в

инвестиционной, финансовой, энергетической сферах, в строительстве высокоскоростных железных дорог и другой основной инфраструктуры, в авиации и космонавтике, освоении Дальнего Востока и других важнейших областях.

Создание Территорий опережающего социально-экономического развития и свободного порта Владивосток на Дальнем Востоке России — благоприятный шанс для сотрудничества Северо-Востока Китая и России.

В конце 2014 г. российский президент В.В. Путин подписал Федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации». С момента подписания прошло уже более двух лет, создание Территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) на Дальнем Востоке осуществляется быстрыми темпами. В феврале 2015 г. было одобрено создание первых трех ТОСЭР, и вплоть до мая 2017 г. на Дальнем Востоке уже образовано 16 ТОСЭР. В октябре 2015 г. вступил в силу Федеральный закон «О свободном порте Владивосток». Строительство порта в г. Владивосток несомненно дает важнейшее преимущество для Северо-Востока Китая, сможет улучшить инвестиционную среду дальневосточного региона, сыграть важную роль в привлечении иностранных инвестиций.

«Программа создания экономического коридора Китай—Монголия—Россия» сможет принести благоприятные возможности для сотрудничества Северо-Востока Китая и России

В 2016 г. Государственный комитет по развитию и реформам опубликовал «Программу создания экономического коридора Китай—Монголия—Россия». «Программа» затрагивает эффективное сопряжение развития трех стран в рамках «Одного пояса — одного пути», более того, повышает уровень торгово-экономического сотрудничества трех стран, благоприятствует развитию экономик трех стран. Выдвинутая провинцией Хэйлунцзян концепция «Экономический пояс Шелкового пути Лунцзян» была включена в план строительства «Экономического коридора Китай—Монголия—Россия». С одной стороны, можно в полной мере выявить преимущества северо-восточных районов в прокладке транспортных маршрутов в Европу, особенно по территории провинции Хэйлунцзян,

построить транзитный путь международной транспортировки грузов в Европу, ускорить поворот северо-восточных районов к всемирной открытости, исправить территориальные недостатки. С другой стороны, вслед за строительством и постоянной модернизацией транзитного пути станет возможна интеграция предприятий как внутри, так и за пределами Китая, прилегающих к маршруту транзитных перевозок, которые смогут создать новые источники роста для Северо-Востока Китая, изменить традиционную модель экономического роста.

Провинция Хэйлуцзян выдвинула основные направления будущей работы совместно с Россией:

1. *Ускорить строительство основной инфраструктуры транзитных дорог и портов.* Строительство транзитной дороги «Харбин—Россия», сухопутно-морского маршрута «Харбин (Суйфэньхэ)—Россия—Азия» и сухопутно-морского пути из Харбина в Японию и Корею смогут активизировать железнодорожное сообщение и будут способствовать интеграции региональных железнодорожных сетей провинции Хэйлуцзян и России.

2. *Ускорить развитие трансграничного маршрута транспортировки грузов в направлении Харбин—Россия—Европа в качестве главного логистического маршрута перевозки грузов.* Строить современные многофункциональные логистические парки, в полной мере содействовать участию логистики в развитии зоны «Шелковый путь Лунцзян».

3. *Ускорить строительство железнодорожного контейнерного терминала и других логистических перевалочных пунктов.* Создавать площадки международной логистики, развивать трансграничные контейнерные перевозки, привлекать крупные международные логистические предприятия.

4. *Ускорить строительства комплексных зон свободной торговли,* демонстрировать эффективность работы создаваемых стратегических комплексных зон свободной торговли.

5. *Ускорить промышленное развитие, ориентированное на экспорт.* Совершенствовать функции технопарков, ускорять строительство технопарков за рубежом, стремиться интегрировать производственные мощности, прилегающие к транзитным дорогам, формировать

производственные цепочки, создавать развитую промышленную систему, ориентированную на внешние рынки.

6. Ускорить строительство площадок комплексного финансового обслуживания. Активно продвигать использование в международных расчетах юаня, продолжать упрощение процедур, связанных с финансированием внешнеэкономической деятельности, постоянно совершенствовать уровень комплексного регионального финансового обслуживания.

Усиливать предложения региональной кооперации между Северо-Востоком Китая и Дальним Востоком России.

Широкие перспективы сотрудничества Северо-Востока Китая и Дальнего Востока России опираются на преимущество обилия природных ресурсов, что в будущем может стимулировать сотрудничество в следующих областях:

Расширять масштабы торговли, улучшать структуру торговли.

«Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути» свидетельствует, что Китаю и России следует расширять инвестиционное и торговое сотрудничество, улучшать структуру торговли. Северо-Восточные районы открыты новым идеям для увеличения торговли с Россией с опорой на традиционные виды торговли, к примеру, провинция Хэйлунцзян приняла программу «Интернет+ в торговле с Россией» для внедрения инноваций в трансграничную электронную коммерцию с Россией. Ляонин — провинция, производящая преимущественно оборудование, всегда обладала преимуществами в производстве оборудования, а также в автомобильной и высокотехнологичной промышленности, поэтому провинция Ляонин следует стремиться увеличивать долю экспорта электроники в Россию, повышать удельный вес высокотехнологичной продукции, увеличивать объемы товарооборота с Россией.

Увеличивать объемы взаимных инвестиций.

В будущем северо-восточному региону необходимо осуществить переход от торговли к инвестициям, причем активно расширять масштабы инвестирования, более того, инвестиции не должны огра-

ничиваться российским дальневосточным регионом, а постепенно распространяться на ключевые города других регионов России.

В последние годы вследствие предпринятых мер российский инвестиционный климат стал постепенно улучшаться. В 2016 г. в ежегодном «Докладе о деловой среде в 2017 г. (Doing Business — 2017)», опубликованном Всемирным банком, степень комфортности для ведения бизнеса в России поднялась в мировом рейтинге с 51-го места в 2015 г. на 40-е место в 2016¹⁴. В российских ТОСЭР и в Свободном порту Владивосток введена в действие льготная политика, предприятия в ТОСЭР на пять лет освобождены от уплаты федерального налога на прибыль, на имущество и на землю. Первые пять лет налог на прибыль местным правительствам не должен превышать 5 %, а в последующие пять лет не превышать 10 %. В первые 10 лет необходимо вносить лишь 6 % в пенсионный фонд, 1,5 % в ФСС, 0,1 % в ФОМС. В выплате НДС и НДСП также существуют льготы, предприятия на первые два года освобождаются от уплаты НДСП. В то же время для привлечения и использования иностранной рабочей силы не нужно оформления разрешений¹⁵.

Ранее китайские предприятия полагали, что инвестиции в Россию несут высокие риски, в России уплачиваются высокие налоги, существуют трудности с получением разрешений, низка эффективность, поэтому китайские инвесторы не выражали особого желания приходить на российский рынок, а объем инвестиций оставался на незначительном уровне. После создания ТОЭСР на Дальнем Востоке РФ ситуация кардинально изменится. Предприятия после одобрения заявки на вступление в ТОЭСР смогут воспользоваться преимуществами вышеупомянутой льготной политики, что сможет нивелировать риски и снизить себестоимость. В общем объеме инвестиций в ТОЭСР инвестиции китайских бизнесменов в развитие экономики Республики Саха (Якутия) и Амурской области составили 25 %.

Укреплять сотрудничество в области энергоресурсов.

Китайско-российское энергетическое сотрудничество обладает взаимодополняемостью и приносит обоюдную пользу. Россия — крупная держава, которая производит и экспортирует энергоресурсы, является крупнейшим мировым экспортером нефти и природ-

ного газа, обладает значительными запасами каменного угля, другими полезными ископаемыми и большим потенциалом атомной энергетики. Китай является крупным потребителем энергоресурсов, импортером нефти, находится среди мировых лидеров по потреблению сырой нефти и природного газа.

В настоящий момент в строительстве крупных китайско-российских энергетических проектов следует отметить проект восточной ветви китайско-российского газопровода. 1 сентября 2014 г. в Республике Саха (Якутия) прошла церемония начала строительства восточной ветви газопровода. Начиная с 2018 г., Россия начнет поставки газа по восточной линии китайско-российского трубопровода, объемы транспортировки газа будут постепенно увеличиваться и в будущем достигнут ежегодных объемов в 38 млрд куб. м. Срок договора на поставку газа составляет 30 лет.

Кроме импорта нефти и газа из России, энергетическое сотрудничество между двумя странами следует распространить на другие области энергетики, включая электроэнергию, каменный уголь, атомную энергию и оборудование для нее, а также в другие области. В 90-е гг. XX в. Россия импортировала из провинции Хэйлунцзян электроэнергию и вплоть до июня 2017 г. общий объем импорта электроэнергии в Россию достиг 21,003 трлн киловатт-час. Развитие сотрудничества в области электроэнергии стало общей целью двух стран.

Дальний Восток и Сибирь обладают богатыми залежами угольных ресурсов, более 80 % энергетических потребностей Китая составляют нефть и каменный уголь. Россию можно назвать одним из основных поставщиков каменного угля в Китай. В 2015 г. в Китай было экспортировано 28,91 млн т антрацита — Китай является крупнейшим импортером антрацита из России¹⁶. В 1 квартале 2017 г. через КПП Суйфэнхэ его было импортировано 199,9 тыс. т, в 5,86 раз больше в сравнении с аналогичным периодом прошлого года¹⁷.

Ускорять взаимосвязи и облегчать доступ к основным объектам инфраструктуры.

Приоритетной задачей в деле сопряжения «пояса и союза» является укрепление взаимной связи и облегчение доступа к объектам базовой инфраструктуры и дорогам. Северо-восточному региону

следует в первую очередь обратить внимание на трансграничные перевозки в Россию. Строительство и открытие инфраструктурных объектов и международные транзитные магистрали активизируют сотрудничество между северо-восточными районами Китая и Россией. В последние годы провинция Хэйлунцзян осуществила крупные вложения в инфраструктуру, в основном завершив строительство крупной транзитной дороги и пограничных переходов. В январе 2017 г. российское правительство одобрило концепцию разработки международного транспортного коридора (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2» и намерено провести модернизацию портов, КПП, автомобильных дорог, железнодорожных магистралей, другой приграничной инфраструктуры, и значительно упростить процедуру оформления при транспортировке китайско-российских транзитных грузов. Россия также намерена, используя китайскую ширину колеи, построить железную дорогу из Хуньчуня в Зарубино, что позволит китайским товарным поездам свободно курсировать между Китаем и портом. Формирование дальневосточного международного транспортного коридора внесет значительный вклад в экономическое развитие китайского Северо-Востока и российского Дальнего Востока.

Ускорять развитие трансграничной интернет-торговли

В первой половине 2016 г. объемы российской интернет-торговли достигли 6,3 млрд долл., а темпы роста составили 26 %, причем объем китайско-российской трансграничной интернет-торговли достиг 1,15 млрд долл.¹⁸ Перспективы развития очевидны: трансграничная торговля играет активную роль в ускорении роста объемов товарооборота между Китаем и Россией. Многие китайские предприятия электронной торговли осуществляют операции в России. Заместитель коммерческого директора крупнейшей российской платежной системы «Яндекс. Деньги»¹⁹. В целом объем зарубежных сделок достиг 233 млн транзакций, среди которых 90 % приходятся на китайские сайты. В российской трансграничной электронной коммерции Китай — абсолютный чемпион²⁰.

Предприятиям Северо-Востока тоже необходимо воспользоваться этой возможностью. Провинция Цзилинь планирует стимулировать строительство в России транзитного пункта электронной

коммерции, провинция Хэйлунцзян также предпринимает меры по развитию транзитных перевозок грузов в Россию. В 2016 г. провинция Хэйлунцзян создала 19 площадок трансграничной интернет-торговли, которые включали в себя продажу товаров, логистику, оплату, создание торговых объединений, оказание комплексных услуг и другие сферы деятельности в цепочке трансграничной электронной коммерции. В 2016 г. общее количество отправленных в Россию посылок составило 9,4884 млн штук, общий вес товаров составил 2410,19 т, а общая стоимость — около 200 млн долл.²¹

Перевод: С.Л. Сазонов

Примечания

¹ Станция сети торговой палаты пров. Хэйлунцзян. URL: <http://www.hljswt.gov.cn/2016/21752.jhtml>

² В 2015 г. промышленность Дальневосточного федерального округа РФ вопреки преобладающей тенденции выросла приблизительно на 1 %. URL: <http://khabarovsk.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201603/20160301272607.shtml>.

³ В 2015 г. внешняя торговля Дальневосточного федерального округа РФ упала на 32,6 %.

URL: <http://khabarovsk.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201603/20160301272610.shtml>

⁴ В 2015 г. Китай стал вторым торговым партнером для Дальневосточного федерального округа РФ. URL: <http://khabarovsk.mofcom.gov.cn/article/jmxw/?2>

⁵ В 2016 г. Китай стал первым торговым партнером для Дальневосточного федерального округа РФ. URL: <http://www.cankaoxiaoxi.com/finance/20170320/1787456.shtml>

⁶ Лу Хао: Пров. Хэйлунцзян занимает первое место по объему инвестиций во внешнюю торговлю и продолжает наращивать экономическое сотрудничество с Россией. URL: http://www.ccpit.org/Contents/Channel_3974/2016/0713/670844/content_670844.htm

⁷ Поезда в Европу, поезда в Россию — этот механизм функционирует и становится всекитайским брэндом «Китай—Европа». URL: <http://www.china.ru.info/zhongejmyw/jingmaojujiao/47137.shtml> (30.03.2017).

⁸ Сян Шуан: «Чжао Мин ведет глубокие изыскания на месте строительства большого моста на Хэйлунцзянском шоссе, г. Хэйхэ» // Хэйхэ жибао. 22.05.2017.

⁹ В 2015 г. возобновилась эксплуатация сухопутно-морского международного транспортного коридора по маршруту Хуньчунь—Зарубино (РФ)—Сокчхо (РК), приостановленная в 2010 г. Это *первый кратчайший маршрут* из провинции Цзилинь до Японского моря (585 км), который напрямую соединяет СВК, Дальний Восток РФ и восточное побережье РК. Также было открыто движение по *второму сухопутно-морскому маршруту* Хуньчунь—Зарубино—южнокорейский порт Пусан, являющийся пятым по величине международным перевалочным портом мира. *Сегодня по третьему маршруту* Хуньчунь—Зарубино—Ниигата (Япония) ежемесячно выполняются 3 регулярных контейнерных рейса. Раньше грузы из провинции Цзилинь перевозились в китайский порт Далянь, а затем транспортировались на судах в Ниигату, но этот маршрут был почти в 2 раза длиннее маршрута Зарубино—Ниигата. Общая протяженность нового маршрута составляет около 900 км. Сухопутная часть маршрута Хуньчунь—Махалино—порт Зарубино составляет всего 65 км, а морская часть Зарубино—Ниигата — 820 км. Время в пути не превышает 40 часов (прим. переводчика).

¹⁰ Время в пути по маршруту Чанчунь—Маньчжоули—Шварцхайде (земля Бранденбург) общей протяженностью 10,2 тыс. км составляет около 14 дней, что примерно на 40 дней быстрее, чем при транспортировке товаров морем. Товарные поезда, курсирующие по маршруту, обслуживают, в основном, компании из провинций СВК и городов Пекин и Тяньцзинь. Из КНР экспортируется бытовая и электронная продукция, а импортируются запчасти для автомобилей. В 2017 г. из провинции Цзилинь был дан старт второму маршруту транзитных перевозок в Европу Чанчунь—Хуньчунь—Маньчжоули—Шварцхайде (прим. переводчика).

¹¹ Масса товаров и множество пассажирских вагонов, следующих в Европу, направляются в Россию. URL: <http://www.cankaoxiaoxi.com/china/20170609/2102998.shtml>

¹² Главным звеном проекта Международного транспортного коридора «Приморье-2» должен стать порт Зарубино, расположенный в 80 км северо-западнее порта Владивосток и всего в 18 км от российско-китайской границы, который должен стать альтернативой доставке китайских грузов по железной дороге до китайского порта Далянь. Порт Зарубино находится на стыке границ России, Китая и КНДР и в нескольких десятках километров от автомобильного (Краскино) и железнодорожного (Махалино) пунктов пропуска, важного звена в торгово-экономическом сотрудничестве между При-

морским краем и провинцией Цзилинь. Порт Зарубино имеет выход на Транссибирскую магистраль через линию Барановский—Сухановка и федеральную трассу Раздольное—Хасан, автомагистраль Владивосток—Хабаровск, автодороги в направлении Китая и Корейского полуострова. Проложена железнодорожная ветка от станции Зарубино до станции Сухановка протяженностью 11 км. Порт расположен на юге Приморского края в поселке Зарубино Хасанского района в юго-западной части бухты Троицы. Размеры бухты: 6 км с севера на юг и 3,5 км с запада на восток. В центральной части бухты глубина достигает 20 м. Портовые сооружения расположены у основания полуострова Зарубино и защищены от волнения со стороны открытого моря. Порт находится в незамерзающей бухте Троицы и его географическое положение уникально — это транзитный узел с железнодорожным и автомобильными подходами от российско-китайской границы без конкуренции грузопотокам по Транссибу, а от КПП Краскино—Хунчунь порт Зарубино находится на расстоянии всего 66 км. Таким образом, порт является наиболее коротким путем для транзитных грузов из КНР в Японию, Республику Корея и страны ЮВА (*прим. переводчика*).

¹³ В 2014 г. Дальневосточная железная дорога организовала пробный пропуск большегрузных контейнеров по маршруту Хуньчунь—Зарубино, а власти порта уже заявили о готовности без дополнительного увеличения собственных мощностей ежегодно принимать от российских железнодорожников до 5 тыс. контейнеров. Китайские эксперты полагают, что при условии соединения порта Зарубино с Транссибирской магистралью, роста портовых мощностей, упрощения таможенных процедур и увеличения пропускной способности железнодорожного перехода Махалино—Хуньчунь, через 10—15 лет дальневосточный порт Зарубино сможет конкурировать с китайскими портами Далянь или Шанхай. В целях повышения логистических возможностей порта Зарубино власти провинции Цзилинь выразили готовность финансировать строительство высокоскоростной железной дороги Владивосток—Хуньчунь и соединение ее с китайской железнодорожной сетью. Руководство провинции Цзилинь не раз подчеркивало, что в случае повышения пропускной способности железнодорожного перехода Махалино—Хуньчунь и российских приморских портов, взаимную выгоду от транзитных грузовых потоков будут иметь не только КНР и РФ, но и Япония, РК и страны ЮВА (*прим. переводчика*).

¹⁴ В рейтинге Всемирного банка наиболее благоприятных стран Россия приблизилась к 40-му месту. URL: <http://tsrus.cn/kuaiXun/2016/10/26/642229>

¹⁵ Сравнительная характеристика стандартных ставок по налогу на прибыль организаций и пониженных ставок для организаций, получивших ста-

тус резидента территории опережающего социально-экономического развития на Дальнем Востоке РФ.

Вид ставки	Стандартная ставка налога на прибыль организаций	Ставка налога на прибыль организаций для резидента ТОР
Ставка налога в федеральный бюджет	2 %	0 %
Ставка налога в региональный бюджет	18 % (может быть снижена до 13,5 %)	Не более 5 % — первые 5 лет с момента получения первой прибыли от деятельности на ТОР; не менее 10 % — следующие 5 лет
Минимальная ставка налога	15,5 %	0 % — первые 5 лет; 10 % — следующие 5 лет
Максимальная ставка налога	20 %	5 % — первые 5 лет; 18 % — следующие 5 лет

Еще одной налоговой льготой для резидентов ТОСЭР на Дальнем Востоке РФ являются пониженные тарифы по страховым взносам, зачисляемым в Пенсионный фонд РФ (ПФ), Фонд социального страхования РФ (ФСС) и Федеральный фонд обязательного медицинского страхования (ФФОМС). Сравнительная характеристика стандартных и пониженных тарифов страховых взносов на обязательное страхование приведена ниже.

Фонд	Стандартный тариф	Пониженный тариф
ПФ РФ	22 %	6 %
ФСС РФ	2,9 %	1,5 %
ФФОМС	5,1 %	0,1 %
Всего	30 %	7,6 %

Безусловно, сегодня слишком рано судить об эффекте влияния налоговых льгот на ускоренное развитие ТОСЭР. Тем не менее, уже сегодня можно говорить о том, что все налоговые льготы и преференции, предоставленные резидентам ТОСЭР, создают уникальные возможности для ускоренного социально-экономического развития и привлечения дополнительных инвестиций на Дальний Восток РФ (прим.: таблицы и пояснения переводчика).

¹⁶ «Китай стал крупнейшим импортером российского каменного угля» // Исследования каменноугольного рынка России. URL: <http://www.chinainfo.ru/info/zhongejmyw/shichangshangqing/44222.shtml> (10.08.2016).

¹⁷ В первом квартале импорт каменного угля из России через порт Суй-фэньхэ увеличился примерно в пять раз. URL: <http://www.hlj.gov.cn/ztlz/system/2017/04/24/010823116.shtml>

¹⁸ Министерство торговли: в 2016 г. товарооборот российско-китайской электронной торговли составил 11,5 млрд долл. URL: <http://www.ebrun.com/20170122/211978.shtml>

¹⁹ «Яндекс.Деньги» — сервис электронных платежей в Рунете, который позволяет принимать оплату электронными деньгами, наличными, с банковских карт. Пользоваться некоторыми возможностями можно также через мобильные приложения для Android, IOS, Windows Phone, а также приложением для Windows (*прим. переводчика*).

²⁰ Со Ханьсюэ: «Провинции Цзилинь и Хэйлунцзян намерены содействовать строительству транзитной станции электронной торговли» // Чжунго бизнес бао. 09.05.2017.

²¹ Хэйлунцзян: охватившая всю провинцию электронная торговля становится крупнейшим достижением». URL: http://www.hlj.xinhuanet.com/2017-02/04/c_136029972.htm

*Гу Сяобинь, Чэнь Хунпэн, Моу Хунбо**

ПРОГНОЗ И АНАЛИЗ СИТУАЦИИ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЙ ТОРГОВЛИ ТОВАРАМИ

Аннотация. Основной формой торгово-экономических отношений между Россией и Китаем изначально является товарная торговля, занимающая не менее 80 % от товарооборота между двумя государствами. Существуют и различные сдерживающие факторы, например, малые масштабы, нерациональность структуры торговли и т. д. В условиях осуществления стратегии «Один пояс — один путь» в РФ и КНР появится шанс развить сотрудничество в сфере товарной торговли лишь при условии постоянного устранения этих сдерживающих факторов.

Ключевые слова: Китай, Россия, товарная торговля, товарооборот, стабилизация, стратегия сотрудничества.

Учитывая крайне сложную ситуацию на международной сцене, Россия и Китай проводят в жизнь стратегию укрепления взаимного доверия, стабилизации торгово-экономических отношений и сближения отношений на высочайшем уровне. В частности, после XVIII съезда КПК Председатель Си Цзиньпин провел несколько

* Гу Сяобинь (жен.), директор Института внешней торговли и экономического сотрудничества провинции Хэйлунцзян, доцент; Г-н Чэнь Хунпэн, директор Института предпринимательской экономики провинции Хэйлунцзян, заместитель старшего научного сотрудника; Г-н Моу Хунбо, научный сотрудник института внешней торговли и экономического сотрудничества провинции Хэйлунцзян.

встреч с президентом Путиным, что свидетельствует о том, что партнерские отношения стратегического сотрудничества между Россией и Китаем сейчас лучше, чем когда-либо в истории. Если говорить, о российско-китайских политических связях, то они уже стали эталоном отношений между двумя крупными государствами. Что касается торгово-экономических отношений, то для России и Китая они являются краеугольным камнем. Торгово-экономические ресурсы двух стран дополняют друг друга, а перспективы сотрудничества действительно колоссальны. Вернемся к истории развития и положению торгово-экономических отношений России и Китая в последние годы и учтем все политические, экономические, исторические и прочие факторы, а также рассмотрим внутренние и внешние условия развития в России и Китае и особенности совместного политического курса, в частности положительное воздействие стратегии «Один пояс — один путь», чтобы составить прогноз тенденций развития российско-китайских торговых отношений в 2017—2020 гг.

1. История развития и анализ товарной торговли между Китаем и Россией.

Говоря о ситуации в торговле между Россией и Китаем, можно сделать вывод о том, что Россия на протяжении долгого времени входит в десятку крупнейших торговых партнеров КНР. Китай, в свою очередь, сохраняет позиции самого крупного торгового партнера РФ, начиная с 2011 г. В 2016 г. товарооборот между двумя государствами составил 69,52 млрд долл. В сравнении с показателями 2014 г. падение составило 27 %, и это свидетельствует о повышенной сложности поставленной задачи — достичь суммы в 200 млрд долл. к 2020 г. Проанализируем историю развития торговых отношений с точки зрения двух государств, в особенности России, чтобы определить их закономерности и особенности.

(1) Развитие российско-китайской торговли сдерживает множество факторов.

Масштабы российско-китайской торговли зависят от экономической мощи России. Состояние экономики России обусловлено политическими отношениями внутри и за пределами страны, осо-

бенностями политического строя, организации власти, уровнем международных цен на нефть и газ, обстановкой в международной финансовой сфере и другими сдерживающими факторами.

В 1982 г. Китай и Советский Союз возобновили приграничную торговлю, объемы которой стабильно увеличивались. Но в целом объемы торговли были невелики.

В конце 1991 г. произошел распад СССР, в России началась стремительная и крупномасштабная приватизация, что привело к потере значительной доли государственного имущества, обострению расслоения населения страны на богатых и бедных и усилению власти олигархии. По причине громоздкости и несбалансированности структуры производства в России рынок Дальнего Востока в то время был заполнен дешевыми бытовыми товарами легкой промышленности Китая, что поспособствовало увеличению российско-китайского оборота до рекордных на тот момент высот. В частности, в 1993 г. сумма товарооборота достигла 7,68 млрд долл.

1994 год стал началом серьезного ослабления России, наблюдавшегося в течение последующих 7 лет, которое сопровождалось ухудшением внутренней экономики, ростом внутренних и внешних долгов, серьезным дефицитом валютных резервов. В это время в России были повышены таможенные пошлины, имидж китайского товара в целом был испорчен благодаря обилию низкосортного дешевого товара производства КНР. В связи с этим на протяжении 6 лет, с 1994 г. до 1999 г., уровень товарооборота между странами колебался в диапазоне ниже 7 млрд долл. В 2000 г. ВВП России все еще не достигал 1/10 от ВВП США. С 1992 по 1999 гг. сумма привлеченного в Россию иностранного капитала составила чуть более 40 млрд долл., в то время как из страны было выведено более 150 млрд долл. «беглого» капитала. Государственные валютные резервы составляли всего 27 млрд долл., что привело к масштабной девальвации рубля¹.

В 2000 г. В.В. Путин вступил в должность президента. На протяжении двух сроков президентских полномочий до 2008 года в стране вырос уровень веры в страну среди народных масс, усилились патриотические настроения, произошло укрепление централизованной власти, восстановлен контроль государства над стратегическими отраслями. В качестве примера можно привести конфискацию акти-

вов нефтяной компании «ЮКОС», принадлежавшей одному из богатейших людей страны М. Ходорковскому. В сфере внешней политики Россия стала более открытой к взаимоотношениям с Востоком и Западом, благосостояние увеличилось благодаря нефтедолларам, что позволило экономике страны выйти из тяжелого кризиса, начать возрождение и перейти на этап экономического роста. В период с 2000 по 2008 гг. объемы российско-китайского товарооборота также непрерывно растут. В 2008 г. сумма товарооборота составила 56,83 млрд долл., среднегодовой прирост составил 29 %. Начиная с 90-х годов XX века, обрабатывающая промышленность всего мира постепенно стала перемещаться в Китай. Ключевым стал конец 2001 г., когда Китай вступил в ВТО и воспользовался предоставленной возможностью привлечения иностранных капиталов, технологий и предприятий. Благодаря активному проведению политики экономических реформ и открытости, дешевой рабочей силе и производственным ресурсам, расположенным вдоль прибрежных районов, Китаю удалось достичь огромных масштабов торговли на основе переработки. Китай стал мировым центром производства.

В 2008 г. разгорелся мировой финансовый кризис, товарооборот между Россией и Китаем резко сократился на 31,7 %. В период с 2008 по 2012 гг. Путин занимал должность премьер-министра. В 2008 г. наблюдался масштабный рост международных цен на сырую нефть. 14 июля фьючерсная цена на сырую нефть на нью-йоркской товарной бирже достигла рекордного показателя 147,27 долл. за баррель. В 2009 г. под влиянием мирового финансового кризиса цена на нефть резко снизилась, а в 2011 г. вновь превысила рубеж 100 долл. за баррель. Благодаря нефтедолларам В.В. Путину и Д.А. Медведеву совместными усилиями удалось оперативно вывести Россию из мирового финансового кризиса. Для того, чтобы преодолеть последствия финансового кризиса, в феврале 2009 г. Китай и Россия заключили кредитное соглашение на 25 млрд долл. в обмен на нефть. Это событие не только подняло российско-китайскую торговлю на новый уровень, позволило увеличивать годовой товарооборот на 15 млн т нефти (более 10 млрд долл.) с 2011 г. и что увеличило ликвидность российской валюты, а также улучшило экономическую ситуацию в России и расширило объемы импорта в Китай. Развитие

российско-китайских отношений продолжилось, о чем свидетельствует значительный рост экспорта из России в Китай, что стало возможным благодаря проведению в Китае политики реформ и открытости. В частности, вступление Китая в ВТО позволило увеличить объемы экспорта и сумму полученной валюты. Китай занял первое место в мире по положительному балансу торговли и первое место в мире по валютным резервам. В 2014 г. сумма валютных резервов достигла 3,843 трлн. долл., что стало гарантией национальной мощи Китая и возможности использования стратегических валютных ресурсов в условиях падения в мире цен на энергоресурсы. Однако, с 2015 г. наблюдается снижение импорта и экспорта, чистого экспорта и суммы валютных резервов Китая. В 2017 г. Д. Трамп, вступивший в должность президента США, поставил перед собой как одну из первоочередных задачу устранить пассивный торговый баланс в торговле с Китаем, чем значительно усложнил увеличение положительного торгового баланса Китая в будущем.

В 2012 г. начался третий президентский срок В.В. Путина, который продлился до 2018 г. и был избран на следующий срок. Политические отношения между Россией и Китаем абсолютно безоблачны и прекрасны, однако этого нельзя сказать о торговле между двумя странами. В 2014 г. показатели российско-китайского товарооборота достигли рекордной суммы 95,28 млрд долл. (по подсчетам российских специалистов, 88,4 млрд долл.), приблизившись к поставленной цели в 100 млрд долл. в 2015 г. Следующая поставленная цель — 200 млрд долл. в 2020 г. Однако сложно было предугадать последующие события. Во-первых, международные цены на нефть рухнули приблизительно со 100 долл. за баррель в октябре 2014 г. до 45 долл. за баррель в январе 2015 г. В 2016 г. цены на нефть продолжили снижение вплоть до 35 долл. за баррель. До настоящего времени цена за баррель нефти колеблется в районе 50 долл. На данную ситуацию повлияло начало освоения сланцевых газов в США, а также рост применения альтернативных источников энергии по всему миру. Сложно представить, что в ближайшие несколько лет произойдет новый скачок цен на нефть. Несомненно, для России это является крайне проблематичной ситуацией — в 2013 г. доходы от продажи нефти и природного газа за рубеж составляли 68 % валового экспортного до-



График изменения международных наличных цен на сырую нефть.
Единица: долл. США/баррель

хода России. Во-вторых, на ситуацию повлиял Крымский кризис, вследствие которого страны Евросоюза, США, Япония и прочие западные государства ввели санкции против России. Финансовые санкции оказали особое влияние на экономику страны. Произошел масштабный отток иностранного капитала из России, валютные запасы внутри страны и за рубежом резко сократились, обострилась девальвация рубля, российской экономике вновь был нанесен серьезный ущерб. Можно сказать, что нынешний кризис — один из самых тяжелых в истории. Экономика России во многом опирается на получение валютной прибыли благодаря добыче энергоресурсов, но в то же время в промышленном секторе наблюдается значительный дисбаланс: существуют определенные проблемы в тяжелой промышленности, наблюдается импортозависимость от товаров легкой, электронной промышленности, предметов повседневного спроса. В условиях давления со стороны Европы, США, Японии и западных стран сложившуюся неуравновешенность производственной структуры не так легко исправить, как это может показаться. К счастью, в отличие от 1992 г., в сфере российского сельского хозяйства наблюдается ежегодный рост, что позволяет обеспечивать ее собственное существование. Как упомянул Путин в своем послании в конце 2016 г., западные санкции оказали значительное содействие местным сельхозпроизводителям. Однако, наблевшие внутренние проблемы России все еще никак не были решены. По этой причине Пу-

тин направил усилия на оптимизацию производственной структуры. Значительные темпы развития наблюдаются в сферах сельского хозяйства, легкой, военной промышленности, в области высоких технологий и новых стратегических отраслях производства. Что касается проблемы недостаточного развития третичного сектора экономики, Путин видит причину в недостатке инвестиций, современной техники и специалистов. Конкурентная борьба развита недостаточно, ситуация в бизнес-среде имеет ряд своих проблем, вследствие чего правительством применяются меры по поддержке малого и среднего бизнеса, ведется активная борьба с коррупцией, осуществляются действия по поддержанию социальной справедливости, стимулируется последовательное восстановление экономики России². С целью выхода из экономического кризиса и из-под влияния западных санкций, центр российской экономики постепенно поворачивает на Восток. Для сотрудничества с Китаем осуществляется ряд крупных инфраструктурных проектов, например, создание Территорий опережающего развития, создание франко-портов в приморских регионах, развивается мелкий и средний бизнес и т. п. На Дальнем Востоке страны создаются благоприятные экономические условия. Конечно, Европа все еще остается крупнейшим экономическим партнером России, и не стоит ожидать, что двуглавый орел кардинально изменит свою стратегию.

(2) Китай способен играть более важную роль.

Китайская экономика осуществляет очевидное стимулирование российско-китайских торговых отношений. К тому же, влияние окружающих факторов на экономику Китая довольно слабое, поэтому у КНР есть возможности играть более важную роль. Тесное политико-экономическое сотрудничество России и Китая позволяет бороться с давлением западных санкций и сепаратистскими силами. Однако вытягивание российско-китайской торговли на путь роста увеличит давление, оказываемое на Китай. Во-первых, в условиях мирового финансового кризиса темпы роста глобальной экономики замедляются, обрабатывающая промышленность возвращается в развитые страны, усиливается защита торговой деятельности, привлекательность дешевой рабочей силы Китая уменьшается, юань значительно дорожает по отношению к доллару, конкурентоспособность экспорта

Таблица. Курсы валют России и Китая к доллару США и валютные резервы, 2010–2016 гг.

Годы	Китай				Россия		
	Курс долла- ра США к юаню (жэнь- миньби)	Денежная масса юаней в обращении M2, трлн	Валютные резервы, млрд долл.	Темпы ин- фляции, %	Курс долла- ра к рублю	Валютные резервы, млрд долл.	Темпы ин- фляции, %
2000	8,28	13,249	165,6	0,4	24,6	24,30	20,2
2010	6,77	72,585	2847,3	-0,7	30,4	432,90	8,8
2011	6,46	85,16	3181,2	5,4	29,4	441,20	6,1
2012	6,29	97,415	3311,6	2,6	31,1	473,10	6,6
2013	6,10	110,65	3821,3	2,6	33,4	456,40	6,5
2014	6,14	122,84	3843,0	2,0	40,8	327,70	11,4
2015	6,23	139,23	3330,4	1,4	65,6	309,40	12,9
2016	6,64	155,01	3010,5	2,0	66,8	379,10	5,4

снижается, темпы развития внешней торговли Китая уменьшаются: в 2015 и 2016 гг. наблюдался отрицательный рост, что конечно же имело большое влияние и на объемы импорта. В 2015 г. объемы импорта в Китай упали на 14,3 %, а импорт из России сократился на 24,5 %. Во-вторых, ускорение экономического роста Китая за счет инвестиций и экспорта вряд ли может быть продолжено: с 2013 г. начали действовать новые экономические реалии. В связи с этим выдвигаются и активно обсуждаются целевые структурные реформы снабжения, среди ключевых положений которых можно выделить осуществление ряда мероприятий, направленных на «сокращение производственных мощностей, складских запасов и рычагов давления, уменьшение себестоимости, восполнение недостатков». Потребность в энергоресурсах также уменьшается. В-третьих, подъем интернет-экономики возымел значительное воздействие на торговлю. Конечно, это позволило снизить себестоимость продукции для покупателя, но в условиях стабильного спроса сократило издержки звеньев торговли, в связи с чем множество предприятий стали нерентабельны, а товарооборот постоянно снижается. Определенное влияние ощутили на себе и производители. Так, для увеличения конкурентоспособности и сниже-

ния расходов уменьшается добавочная стоимость, сохраняются лишь базовые функции продукции. В условиях экономической депрессии такая продукция наиболее привлекательна для потребителя. Конечно же, для Китая как одного из первых игроков на рынке интернет-торговли, в этой сфере существуют определенные преимущества. Тем самым, недостатки структуры торговли, имевшиеся изначально, удалось устранить.

Исходя из данных таблицы, представленной выше, в 2014—2016 гг. произошла значительная девальвация российского рубля по отношению к доллару США. Показатели инфляции в стране достигли двузначных чисел, что серьезно повлияло на экономику и национальную мощь России. Правительству страны ничего не оставалось, кроме как прибегнуть к использованию валютных резервов государства для уравнивания влияния девальвации, и это, несомненно, отразилось на импорте. В то же время на протяжении трех лет в Китае продолжается девальвация доллара, что свидетельствует не только об укреплении юаня по отношению к американской валюте, но, что более важно, о значительном росте денежной массы юаней в обращении (M2), начиная с 2009 г. Ежегодный прирост денежной массы превышает 10 трлн юаней. Избыточная эмиссия денег не привела к значительной инфляции и обесцениванию валюты, инфляция находится на низком уровне (даже при воздействии дефляции). Очевидно, что мощь Китая возрастает, а достаточное количество валютных резервов позволяет осуществлять импорт стратегических запасов энергоресурсов.

(3) Система объективных индексов, влияющих на конъюнктуру кита́йско-российских торговых отношений.

Основную долю экспорта из Китая в Россию составляет электротехническая продукция, большую долю импорта занимают минеральные природные ископаемые, объемы импорта и экспорта другой продукции не столь значительны. По статистике, приводимой российскими специалистами, наибольшую долю в сумме импорта из Китая в Россию занимают котлы, механические устройства и детали, а также электродвигатели, электроаппаратура, аудио- и видеооборудование, периферийные устройства. В 2011 и 2016 гг. среднегодовой импорт составил 10,8 млрд и 10,6 млрд долл. США. Разли-

чия в суммах импорта за разные годы незначительны. В последние два года наблюдается снижение объемов импорта. Что касается других видов продукции таких как одежда, обувь, пластик и изделия из него, транспортные средства и запчасти к ним (за исключением железнодорожного транспорта), игрушки, инвентарь для игр и спорта, запчасти к ним и др., среднегодовой импорт составляет менее 2 млрд долл. Если сумма импорта этих традиционных видов продукции и возрастет к 2020 г., то в лучшем случае лишь восстановит прежние показатели до уровня 2014 г. (лишь около 50 млрд долл. или среднегодовой прирост 9,6 %).

Что касается экспорта из России в Китай, основную долю занимают минеральные ресурсы, на втором месте — древесина и изделия из нее, химическая и электротехническая продукция. Среднегодовой объем экспорта минеральных ресурсов в Китай составляет 18,2 млрд долл., древесины и изделий из дерева — более 2 млрд долл., продукции химической промышленности — 1,5 млрд долл., электротехнической продукции — 1 млрд долл. Вне всяких сомнений, торговля нефтью, природным газом, углем, железной рудой, электроэнергией и прочими полезными ископаемыми занимает ключевое место в российско-китайских торговых отношениях³.

В целом, поскольку в торговых отношениях России и Китая четко выделяются основные и неизменные статьи импорта и экспорта (т. е. в Россию в большей степени экспортируется электротехническая продукция, а из России импортируются природные ресурсы), при рассмотрении тенденций, способных повлиять на российско-китайские торговые отношения, следует обратить внимание на три основных системы объективных индексов, а именно уровень международных цен на нефть и газ, курс российской валюты и объем валютных резервов России, курс китайской валюты и объем валютных резервов Китая. Все три показателя тесно связаны с американским долларом. На данный момент все три индекса снижаются. Возвращение российско-китайских торговых отношений в стадию роста весьма проблематично. В ближайшие три года не ожидается появления условий для роста трех данных индексов. По самым оптимистичным оценкам, к 2020 г. товарооборот сможет вновь достигнуть уровня 2014 г., т. е. около 100 млрд долл.

2. Потенциал и перспективы развития китайско-российских торговых отношений благодаря стратегии «Один пояс — один путь».

Как заявил Д.А. Медведев во время переговоров премьер-министров России и Китая в 2016 г., сумма товарооборота между двумя странами может достичь намеченного показателя в 200 млрд долл. к 2020 г. На данный момент реализуется ряд крупномасштабных российско-китайских проектов, в том числе стартовавшее в 2015 г. строительство восточной линии газопровода «Сила Сибири»⁴. Таким образом, можно увидеть перспективу программы Китая «Один пояс — один путь» и надежду на развитие энергетического сотрудничества между Россией и Китаем.

Среди российско-китайских энергетических проектов, намеченных на 2017—2020 гг. практически завершено строительство восточной линии газопровода между Россией и Китаем. Окончание строительных работ намечено на конец 2018 г. В 2019 г. будет запущена подача газа. Ежегодно планируется транспортировать 38 млрд кубометров газа. Срок действия проекта составит 30 лет, а его общая сумма — 40 млрд долл. Данный Проект ежегодно будет добавлять к сумме товарооборота между двумя странами около 13 млрд долл. Инженеры Китайской национальной нефтегазовой морской корпорации получили возможность реализации крупнейшего российского проекта по добыче, сжижению и поставкам природного газа Ямал—СПГ. В январе 2015 г. китайский фонд Шелкового пути приобрел 9,9 % прав акционера данного проекта, что было засвидетельствовано премьером Госсовета КНР Ли Кэцяном и премьер-министром России Д.А. Медведевым⁵. Ожидается, что проект будет введен в эксплуатацию в 2017 г. После выхода объекта на производственную мощность Китай будет ежегодно покупать не менее 3 млн т СПГ на сумму около 4,5 млрд долл.

Следует обратить особое внимание на проект западной линии российско-китайского газопровода, способного ежегодно транспортировать 30 млрд кубометров газа. Соглашение о втором этапе увеличения ежегодной поставки 15 млн т сырой нефти, находится в стадии обсуждения.

В августе 2016 г. группа компаний Чжунжэнь (город Шэньчжэнь) подписала соглашение о сотрудничестве с Министерством

中俄货物贸易进出口趋势图

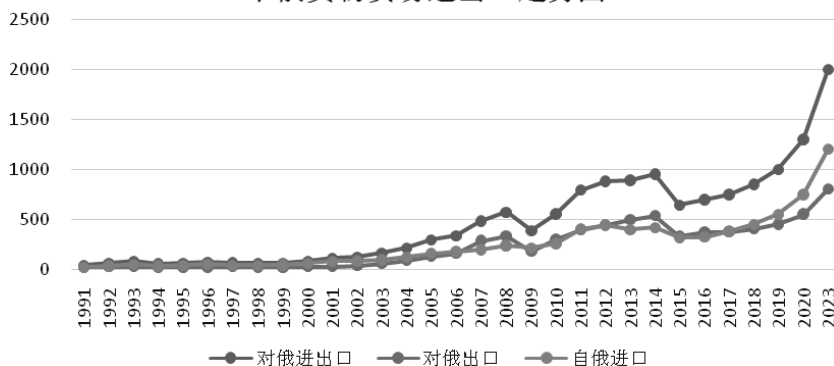


Схема 1. Тенденции развития импортно-экспортных отношений России и Китая. *Примечания:* Синяя линия — Импортно-экспортные отношений России и Китая; оранжевая линия — Экспорт из Китая в Россию; серая линия — Импорт из России в Китай

энергетики Российской Федерации, согласно которому ежегодно будет импортироваться 100 млн баррелей, или 13 млн т легкой нефти. Целью Китая является увеличение стратегических запасов нефти с нынешних 200 млн баррелей до 500 млн баррелей к 2020 г. На данный момент Китай ежемесячно импортирует около 30 млн т сырой нефти, а Россия стала крупнейшим экспортером нефти в Китай.

В сфере торговли РФ и КНР есть другие положительные моменты. Так, в мае 2017 г. Россия и Китай заключили крупнейшее соглашение на поставку 24 многоцелевых истребителей Су-35, сумма сделки достигла 2 млрд долл. Страны продолжают также расширять сотрудничество в области авиационных двигателей.

Что касается сотрудничества в сфере высокоскоростных железных дорог, в 2016 г. российские и китайские компании подписали соглашение о проведении проектных работ для строительства линии Москва—Казань. Общая сумма строительных затрат по данному проекту составит 15 млрд долл. Работы должны быть завершены во второй половине последнего десятилетия. Благодаря этому проекту объемы экспорта из Китая также могут вырасти на несколько миллиардов долларов США. Кроме того, общая стоимость скоростной

железной дороги между Россией и Китаем, строительство которой запланировано в рамках программы «Один пояс — один путь», связующей Китай с Европой, составит 100 млрд долл. Строительство этой железной дороги способно увеличить общие объемы экспорта из Китая на десятки миллиардов долларов⁶.

Учитывая все вышеописанные факторы, период постепенного восстановления российско-китайских торговых отношений продолжится до 2020 г. В рамках программы «Один пояс — один путь» будут реализованы многообещающие проекты в сфере энергетики, авиации, железнодорожного транспорта и др., которые позволят обеспечить ежегодный рост товарооборота приблизительно на 25 млрд долл. Согласно существующим тенденциям, рост товарооборота будет осуществляться поэтапно. Для достижения более высоких показателей двум государствам необходимо приложить максимум усилий. Что касается сфер, где необходимо проделать больше всего работы, России следует принять меры по увеличению открытости внешнему миру. Китай же должен укрепить свое выгодное положение, сложившееся благодаря валютным запасам, и увеличить импорт энергоресурсов и высокотехнологичной продукции из России. Пассивный баланс торговли с Россией будет возрастать. Ожидается, что к 2023 г. объемы товарной торговли между Россией и Китаем могут достичь показателя в 200 млрд долл.

3. Тактика развития товарной торговли между Китаем и Россией.

В долгосрочной перспективе политические отношения России и Китая останутся стабильными, экономические связи взаимодополняющими, а благодаря богатым запасам энергоресурсов России у торговли России и Китая есть блестящие перспективы. В течение восстановительного периода торговых отношений России и Китая, при поддержке программы «Один пояс — один путь», российско-китайская торговля может совершить прорыв на следующих семи уровнях.

(1) Инфраструктура. В рамках политики «Один пояс — один путь» появляются средства и возможности создать крепкую основу для поднятия торговли и логистики на новый уровень. На настоящий момент основные объекты инфраструктуры России находятся на достаточно низком уровне. В особенности это касается дорог,

мостов, портов, железных дорог. Объекты инфраструктуры долгое время не ремонтировались, некоторые из них остались на том же уровне развития, что и во времена СССР. С помощью китайской программы «Один пояс — один путь» будут реализованы строительные и другие крупные проекты, способные поднять инфраструктуру России на новую высоту. Планируется развитие сотрудничества в сфере строительства высокоскоростных железных дорог, городов, портов, больниц, школ, жилых районов, логистических центров и других объектов, что в свою очередь способно подстегнуть экспорт товаров из Китая. Необходимо увеличить инвестиционную привлекательность для привлечения капиталовложений из Китая, совместных инвестиций Кореи, Японии и других государств.

(2) Финансы. Инновационные модели оплаты позволяют расширить масштабы торговли. Увеличатся суммы валютных свопов между двумя государствами, валютные риски будут компенсироваться за счет государств. Будет поощряться учреждение китайскими государственными и коммерческими банками, трастовыми организациями, страховыми компаниями, компаниями-гарантами и др. филиалов в России или осуществление сотрудничества с российскими финансовыми организациями по оформлению вкладов в китайских юанях, выдаче кредитов, выпуску облигаций, оформлению поручительств и др., что позволит увеличить объем инвестиций в юанях и обеспечить свободу конвертации. С помощью инновационных методов торговли можно производить обмен технологиями через рынок, обменивать производственные мощности на энергоресурсы и технологии, а также развивать межправительственную кредитную торговлю в приграничных районах.

(3) Сотрудничество в сфере промышленности. Продвижение разделения труда, проведение сопоставлений и выявления географических преимуществ, стимулирование торговли через сотрудничество в производственной цепочке. Необходимо развивать преимущества взаимодополняемости и выгодного географического положения предприятий энергетического сектора России и Китая. Важно развивать сотрудничество в регионах, расположенных у границы России и Китая, а именно в провинциях Хэйлуцзян, Цзилинь, регионе Внутренняя Монголия и др., охватить сельское хозяйство, лесоводство,

промышленность, переработку и торговлю, в том числе такие сферы как добыча полезных ископаемых и металлургия, химическая промышленность (нефтехимическая промышленность, производство бытовой химии, угольно-химическая промышленность, производство сельскохозяйственных удобрений), машиностроение, электроника, производство устройств с цифровым управлением и запчастей, автомобилестроение и производство автомобильных комплектующих, строительство и производство стройматериалов, производство продуктов питания и напитков, биофармацевтика, легкая промышленность, текстильная промышленность и т. д.

(4) Организация интегрирования. Развитие международной свободной торговли, региональная экономическая интеграция. В краткосрочной перспективе необходимо обеспечить объединение функций совместных интегрированных торговых зон и зон приграничного экономического сотрудничества, создание международных зон экономического сотрудничества и впоследствии формирование китайско-российской субрегиональной зоны свободной торговли. Данная зона должна охватить провинции Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин, а также восток Внутренней Монголии. Что касается российских регионов, то в состав зоны войдет Дальневосточный Федеральный Округ и восточные регионы Сибирского Федерального Округа. В средне- и долгосрочной перспективе предстоит создание экономического круга Северо-Восточной Азии и Азиатского экономического сообщества. В случае значительного уменьшения активного сальдо Китая в отношении США неизбежно влияние на инициативы закупок по всему миру, поэтому для решения вопроса положительного торгового баланса Китая и США следует обратить внимание на долю базирующихся в Китае американских предприятий торговли на основе переработки. Нам нельзя так легко идти на компромисс. Также необходимо принять во внимание проблемы торговли Китая и Южной Кореи, Китая и Японии, т. к. они касаются не только двух государств, но и влияют на безопасность и развитие торговли во всем северо-восточном азиатском регионе.

(5) Сотрудничество в сфере науки и техники. Развитие материального благосостояния народа, а также науки и техники позволит стимулировать торговлю. Уровень научно-технического развития Китая

и России все еще значительно отстает от стран Европы и США. Двум государствам необходимо внимательно следить за ситуацией, укрепить взаимное доверие, углубить степень и расширить масштабы сотрудничества в области науки и техники, в особенности в сферах сельского хозяйства, пищевой промышленности, медицины, биологии, робототехники и др. Необходимо развитие сотрудничества в авиации, космонавтике, судостроении, атомной энергетике, производстве новых материалов, освоении новых источников энергии и других сферах современной промышленности и высоких технологий, окружающих производственный сектор Китая. Нужно создать международную электронную платформу для научно-технического сотрудничества в производственной сфере, что будет способствовать развитию сотрудничества между научно-исследовательскими учреждениями и высшими учебными заведениями России и Китая в сфере гражданской промышленности, науки и техники.

(б) Связь власти и рынка. Необходимо развивать активное сотрудничество местных администраций и частных предприятий в обоих государствах, предоставить власти на местах больше полномочий. Местное руководство должно сформировать всеобъемлющее понимание открытости в приграничных регионах, активно претворять в жизнь реформы и нововведения, создавать благоприятную атмосферу для бизнеса, укреплять связи местных администраций регионов России и Китая. Среди основных причин относительной отсталости смежных приграничных регионов России и Китая можно выделить ограниченность рыночных отношений на уровне регионов Дальнего Востока России и Северо-Востока Китая, а также отсталость частных компаний. Развитие хозяйствующих субъектов рыночной экономики — это основа, которая позволит регионам избавиться от образа отсталости. Основными субъектами рыночной экономики должны выступать частные предприятия и акционерные общества. Государственные предприятия также должны постепенно перейти в форму акционерных предприятий. Исходя из этого, государство должно проводить политику поддержки на местах, стимулировать развитие частного сектора экономики, уменьшить долю государственного сектора, тем самым мотивировать появление частных производств и развитие торговли на основе переработки.

(7) Торговля услугами. Необходимо развивать область производственных услуг и торговлю услугами, совершенствовать структуру торговли между Россией и Китаем, стимулировать развитие товарной торговли. В провинции Хэйлунцзян, лидере по объемам торговли с Россией среди провинций Китая, не так давно были опубликованы «Среднесрочные и долгосрочные планы торговли услугами с Россией в 2014—2023 гг.», согласно которым будут прилагаться усилия для расширения сотрудничества с Россией в сферах туризма, финансов, электронной торговли, традиционной китайской медицины, культуры и др. Развитие торговли услугами поспособствует оптимизации структуры российско-китайских торговых отношений, станет необходимой опорой для их перехода на новый уровень, повысит степень открытости Китая по отношению к России и, вероятно, изменит основную модель роста торговли товарами и услугами между Россией и Китаем⁷.

Перевод: Е.В. Кудрявцев

Примечания

¹ Ежегодный коммерческий справочник Китая за 2016 г.

² «В ежегодном послании президента В.В. Путин говорил о «Вере в себя по-русски» // Синьхуа. 03.12.2016.

³ Данные товарооборота по государствам, доклад главного управления Министерства коммерции и Академии международной торговли и экономического сотрудничества Министерства коммерции КНР. Россия, 2011—2016 гг.

⁴ Ли Кэцян и Д.А. Медведев возглавили 21-ю регулярную встречу премьер-министров Китая и России // Синьхуа. 18.11.2016.

⁵ Стал известен крупнейший проект по добыче сжиженного природного газа — Ямал СПГ // Электроэнергетика Китая. 16.06.2016.

⁶ Китай и Россия подписали Генеральное стратегическое соглашение о высокоскоростных железных дорогах // Новости 21 века. 26.06.2016.

⁷ Краткая сводка данных: Конъюнктура и хроника изменений международных цен на сырую нефть с 1970 года // Китайский экономический портал. 31.07.2013.

*Ань Чжаочжэнь**

ПЕРСПЕКТИВЫ И НОВЫЕ ШАНСЫ ДЛЯ СОЗДАНИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЙ ЗОНЫ СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Аннотация. В течение последних лет российско-китайские связи устойчиво развивались, и были получены заметные результаты. В июне 2015 г. после того, как руководители двух стран — России и Китая достигли соглашения о сотрудничестве для сопряжения «Экономического пояса Шелкового пути» и ЕАЭС, обе страны в рамках ЕАЭС стали создавать зону свободной торговли. Они уже приняли ряд мер для сопряжения с «Одним поясом — одним путем», что принесет выигрыш обеим странам.

Ключевые слова: «Один пояс — один путь», ЕАЭС, зона свободной торговли.

В 2002 г. ученые Хэйлунцзянской АОН выдвинули идею об осуществимости создания зоны свободной торговли¹. С тех пор прошло 17 лет. За это время ученые в Китае не прекращали работы над этим вопросом и предложили различные идеи. В их числе создание российско-китайской зоны свободной торговли, создание российско-китайской зоны приграничной торговли, создание в Харбине российско-китайской зоны свободной торговли, создание

* Заместитель директора и научный сотрудник Российского института общественных наук провинции Хэйлунцзян, занимается проблемами отраслевого сотрудничества.

российско-китайской зоны свободной торговли Суйфэньхэ — Бохай (Суйбо).

Как следует из официально опубликованных российских материалов, в течение долгого времени Россия не рассматривала Китай как приоритетную страну для создания зоны свободной торговли. В мае 2015 г. Россия и Китай опубликовали «Совместное заявление КНР и РФ о сотрудничестве для сопряжения “Экономического пояса Шелкового пути” и ЕАЭС», и китайская сторона приступила к переговорам по торгово-экономическому сотрудничеству с ЕАЭС, и, в конечном счете, о создании зоны свободной торговли. В октябре 2016 г. Россия и Китай начали подготовительные работы по развитию партнерских связей в рамках ЕАЭС². Первый этап данного соглашения предполагал подписание двустороннего российско-китайского протокола или протокола о создании зоны свободной торговли между «Экономическим поясом Шелкового пути» и ЕАЭС. Первый заместитель председателя правительства РФ И. Шувалов отметил, что этот протокол подписан сроком на два года. Эксперт по российской внешней политике А.С. Дегтев считает, что России и Китаю для реализации создания зоны свободной торговли в рамках ЕАЭС потребуется 10—30 лет³. Однако автор данной статьи предполагает более оптимистичный вариант — «в будущем развитие российско-китайского сотрудничества не только зависит от ситуации в мировой экономике, но и от стратегических мер и продвижения усилий обеих сторон»⁴, и эта точка зрения соответствует возможностям России и Китая по созданию зоны свободной торговли.

1. База и значение создания российско-китайской зоны свободной торговли

(1) Постепенное формирование основы для создания российско-китайской зоны свободной торговли

1. Китай и Россия при взаимном сотрудничестве семимильными шагами войдут в «новый век».

При больших перспективах небывалого развития партнерских связей всестороннего стратегического сотрудничества между Россией и Китаем для сопряжения «Одного пояса — одного пути» и ЕАЭС

российско-китайское экономическое, отраслевое и культурное сотрудничество будет постоянно углубляться и расширяться. В ходе различных российско-китайских форумов и международных конференций (например, форум развития городских инноваций, форум сотрудничества по производству станков и технических новинок, деловые переговоры по промышленному и техническому сотрудничеству с Россией, международный форум «Китай—Россия» по инвестициям в инновации) российско-китайское сотрудничество постоянно укрепляется и становится все более эффективным. В 2016 г. обе стороны подписали три ключевых документа — «Совместное российско-китайское заявление», «Совместное заявление о развитии пространства для информационной сети», «Совместное заявление об укреплении стабильности глобальной стратегии», а также ряд документов о сотрудничестве между предприятиями и министерствами. Российско-китайское торгово-экономическое сотрудничество, сконцентрированное в основном в сфере энергетического и военно-технического сотрудничества, стимулирует поиск и реализацию резервов сотрудничества в сфере машиностроения и инноваций, высвобождает энергию для расширения сотрудничества между двумя странами.

2. Взаимное содействие обновленному развитию российско-китайского приграничного сотрудничества.

Китайская стратегия «Один пояс — один путь» вкпе с российской стратегией освоения Дальнего Востока взаимно ускоряют развитие инфраструктуры на приграничных территориях. Продвигается строительство большого железнодорожного моста через Амур в Тунцзяне, и после полного завершения его строительства грузооборот составит 21 млн т, что увеличит возможности континентального коридора через Россию в Европу. В Китае город Тунцзян уже создал зону приграничного экономического сотрудничества государственного уровня и российско-китайскую зону трансграничного сотрудничества и вошел в число экспериментальных приграничных зон освоения и открытости. В декабре 2016 г. началось сооружение большого моста через Амур Хэйхэ—Благовещенск. После завершения строительства больших мостов в Хэйлунцзяне появятся новые маршруты российско-китайского торгово-экономического сотрудничества. В зоне приграничного экономического сотрудничества в Хэй-

хэ, опирающейся на трансграничную отраслевую платформу в районе большого моста в Хэйхэ, намечается развитие 10 направлений трансграничного отраслевого сотрудничества Китая и России. Российско-китайская экспериментальная туристическая зона, экспериментальная зона комплексных финансовых реформ в приграничной зоне, экспериментальная зона освоения и открытости в важных приграничных пунктах и быстрое развитие зон трансграничного экономического сотрудничества играют важную роль в формировании «экономического коридора Китай—Монголия—Россия».

3. Отраслевые парки за границей создают многослойный и полезный эффект.

Строительство пояса освоения и открытости, окружающего приграничные районы Китая, привело к созданию в России 15 парков общей площадью 3526 кв. км, с планируемым объемом инвестиций в 4,18 млрд долл. Всего туда войдут 68 предприятий с объемом инвестиций в 1,14 млрд долл. Только в трансграничной торгово-экономической зоне Уссурийск, например, действует 14 китайских предприятий провинциального уровня. На провинциальном уровне создано 7 трансграничных парков промышленной переработки, 1 парк строительных материалов, 5 парков переработки древесины, 1 сельскохозяйственный парк. Для создания российских отраслевых парков в Россию через границу активно перемещались инвестиции, были созданы трансграничные зоны торгово-экономического сотрудничества и взаимные зоны свободной торговли государственного уровня на погранпереходах, зоны экономического освоения, комплексные зоны стабильных налогов и другие платформы открытости, которые дают многослойный и полезный эффект. Это необходимо для того, чтобы зоны трансграничного сотрудничества действовали в качестве «локомотивов» быстрого экономического развития двух стран, российско-китайского сотрудничества на местах, освоения российского Дальнего Востока и развития Северо-Востока Китая⁵.

4. Китай увеличивает инвестиции в территории опережающего развития на Дальнем Востоке

В декабре 2014 г. Президент России В. Путин подписал федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития». В настоящее время на Дальнем Востоке создано

17 территорий опережающего развития (ТОР), в которые вложили инвестиции 250 предприятий. По состоянию на март 2017 г. получено 29 заявок от иностранных предприятий на сумму 18,5 млрд долл., из которых 13 заявок на сумму 15,5 млрд долл. представляют китайские инвестиции, в том числе 15,3 млрд долл. — инвестиции китайских компаний. Восемь китайских предприятий уже утверждены на инвестирование в ТОР, семь предприятий утверждены на инвестирование в свободном порту Владивосток. Ускорение инвестирования в ТОР на Дальнем Востоке свидетельствует о том, что китайские предприятия разворачивают всестороннее сотрудничество с Россией, что дает новый исторический шанс российскому Дальнему Востоку и предвещает новый подъем российско-китайского инвестиционно-сотрудничества.

(2) Стратегия создания Россией и Китаем зон свободной торговли

1. Стратегия всестороннего российско-китайского сотрудничества.

Отношения всестороннего стратегического сотрудничества между Россией и Китаем обеспечивают не только стабильность в этих зонах сотрудничества, но и укрепляют безопасность во всем мире. С 2014 г. из-за украинского вопроса США и другие страны Запада приняли санкции в отношении России, которые продолжают вплоть до настоящего времени. Расширение санкций ведет к нарастающим возможностям прямого перехода к военному конфликту, что создает серьезные вызовы для международной безопасности. Сотрудничество России и Китая в экономической и гуманитарной сферах помогает поддерживать стабильность в мире, обеспечивает совместное противодействие вызовам в сферах экономики и безопасности. Создание зоны свободной торговли между Китаем и ЕАЭС — это важный стратегический план всестороннего сотрудничества между Китаем и Россией.

2. Объективные требования повышения уровня экономического сотрудничества между Россией и Китаем.

Основой экономического сотрудничества между Китаем и Россией является торгово-экономическое сотрудничество, в котором имеются большие резервы. Согласно статистике, в 1-м квартале 2017 г. прирост оборота внешней торговли стран ЕАЭС составил 29,6 %, а ее объем достиг 138,9 млрд долл. В середине 2017 г. после

нового витка западных санкций возможности российско-китайского сотрудничества объективно расширились. Межправительственный Совет ЕАЭС утвердил перечень приоритетных сфер экономического развития внутри ЕАЭС, куда вошли машиностроение, черная металлургия, химическая и нефтехимическая промышленность, коммуникации, транспорт и информация. Экономический комитет ЕАЭС и члены Союза совместно определили 300 видов товаров и услуг, которые могут стать резервом для экономической интеграции.

3. Требования к повышению уровня открытости между Россией и Китаем.

Строительство «Одного пояса — одного пути» и российско-китайской зоны свободной торговли — важное направление в политике внешней открытости нашей страны на новом этапе. Создание зоны свободной торговли между Китаем и ЕАЭС помогает взаимному стратегическому сотрудничеству в сфере обмена информацией, инвестиционного, торгово-экономического и гуманитарного сотрудничества, повышает уровень внешней открытости и обогащает ее содержание, формирует новую обстановку сотрудничества в части углубления взаимных финансовых интересов, дальнейшего развития политического, инфраструктурного, торгового, финансового взаимодействия в интересах создания нового качества сотрудничества. Это будет способствовать взаимному экономическому развитию, усилению социально-экономической стабильности. Создание благоприятной ситуации для торговли и инвестиций, углубление технико-экономического сотрудничества, в конечном счете, формируют всесторонние партнерские связи между Европой и Азией.

2. Вызовы на пути создания свободной российско-китайской экономической зоны

(1) Вызовы в сфере геополитической безопасности

Геополитическая ситуация в регионе СНГ формируется с участием ведущих мировых сил. США и Евросоюз становятся влиятельными и важными политическими силами в геополитической ситуации в СНГ, они осуществляют политику «сдерживания» России, с целью пресечения процессов политической и экономической

интеграции в СНГ под эгидой России. Эта стратегия находит свое проявление в политике по продвижению НАТО на восток и превращению стран СНГ в новых соседей Евросоюза⁶. Все это выдвигает серьезные вызовы созданию зоны свободной торговли России и Китая.

(2) Серьезные вызовы мировой экономики

По прогнозам доклада ООН «Ситуация в мировой экономике и развитие в 2017 г.», прирост мировой экономики в 2017 г. составит 2,7 %, выше чем 2,2 % в 2016 г. В 2016 г. наблюдались тенденции экономического развития «пять вниз — два вверх». Это означает снижение экономического роста, мирового товарооборота, инфляции, процентной ставки по кредиту, инвестиций; увеличение долгов и высокой степени зависимости от валютной политики. В 2017 г. произошли изменения к лучшему, однако в мировой экономике по-прежнему сохранились низкие темпы роста. Основные движущие силы ее восстановления — повышение производительности труда, а не расширение инвестирования капитала. Из-за ослабления роли стимулирующей политики, требуются структурные реформы, поэтому трудно преодолеть тенденции и риски ослабления глобальной экономики. В этих условиях создание зоны свободной торговли между Россией и Китаем создаст ситуацию «новой нормальности».

(3) Вызовы, связанные с трудностями российской экономики

По данным ГСУ РФ, в 2016 г. ВВП России составил 86,044 трлн.рублей (1,419 трлн долл.), падение на 0,2 %, в то время как в 2015 г. падение составило 3,7 %. Таким образом, экономическая ситуация в России постепенно стабилизируется. Положение, когда финансовые доходы страны зависят от экспорта нефти и газа, начинает меняться, однако по-прежнему действуют ограничения из-за того, что недостаточен внутренний спрос, мало инвестиций, нет ни сил, ни условий для структурных реформ. Российская экономика продолжит сохранять низкие темпы прироста, которые, по прогнозам МВФ, составят 1,4 % в 2017 и 2018 гг. В этих условиях в июне 2017 г. США объявили новые санкции в отношении России. При этом они пытаются заставить своих партнеров поддержать эти санкции⁷. Все это создает для российской экономики новую неопределенность.

(4) Вызовы, связанные с замедленным ростом российско-китайской торговли

В 2016 г. объем российско-китайской торговли достиг 69,5 млрд долл., прирост на 2,2 % по сравнению с 2015 г. Структура российско-китайской торговли непрерывно улучшалась, происходил рост торговли электромеханической и сельскохозяйственной продукции на 17 % и 11 % соответственно. Развивалось инвестиционное сотрудничество, объем китайских инвестиций в Россию превысил 2,5 млрд долл., и Китай занял 4-е место по объему инвестиций в Россию. Быстро развивается трансграничная электронная торговля, Россия уже стала вторым по величине государством мира по экспорту посредством электронной торговли. Стратегическое сотрудничество в авиационной и космической сферах, а также развитие трансграничной инфраструктуры стали новым прорывом в двустороннем сотрудничестве. Однако, следует отметить, что оборот китайско-японской торговли в 2016 г. составил 274,8 млрд долл., а оборот китайско-южнокорейской торговли — 252,6 млрд долл., т. е. намного больше масштабов российско-китайской торговли. Очевидно, что создание зоны свободной торговли России и Китая стоит перед вызовом замедленного роста российско-китайской торговли.

3. Предложения по политике создания российско-китайской зоны свободной торговли

Россия и Китай создают зону свободной торговли, что является важной составной частью сотрудничества по сопряжению «Экономического пояса Шелкового пути» и ЕАЭС. Это — стратегическая мера, способствующая развитию российско-китайских политических связей и сбалансированному развитию экономического сотрудничества в условиях сложной и быстро меняющейся ситуации в мировой политике, экономике и безопасности. Для реализации этой идеи имеются три следующих предложения.

(1) Открытость для создания российско-китайской зоны свободной торговли

Китай и Россия — это хорошие соседи, хорошие друзья, которые развиваются плечом к плечу и проявляют себя как хорошие партне-

ры. Россия и Китай доверяют друг другу, поддерживают друг друга, используют другую сторону как важный шанс для собственного развития. Непрерывное увеличение двустороннего масштабного и многостороннего торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества соответствует интересам обеих стран.

В 2017 г., когда США в очередной раз объявили об экономических санкциях в отношении России, мы видели, что Китай неуклонно поддерживает Россию. Председатель КНР Си Цзиньпин в июле 2017 г. совершил государственный визит в Россию, что уже стало третьей российско-китайской встречей лидеров на высшем уровне за год. В политике, экономике, культуре и в других сферах стороны подписали свыше 10 документов, включая ратифицированную программу сотрудничества на 2017—2020 гг., Российско-китайский договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве и т. д.

Для непрерывного углубления стратегического партнерства между Россией и Китаем необходимо ускорять строительство зоны свободной торговли между Китаем и ЕАЭС. Россия и Китай развивают сотрудничество на основе двусторонних и многосторонних механизмов в соответствии с принципами взаимного уважения, равноправия, механизма многообразной интеграции взаимного дополнения друг друга, открытости на Запад и Восток.

В мае 2015 г. ЕАЭС и Вьетнам подписали соглашение о зоне свободной торговли. Это первое подписанное третьей стороной соглашение о зоне свободной торговли с возглавляемым Россией ЕАЭС. В августе 2015 г. Минэкономразвития России заявило, что «свыше 40 стран и международных организаций достигли общего мнения о создании зоны свободной торговли с ЕАЭС»⁸. Возглавляемый Россией ЕАЭС в ситуации открытости продвигает строительство двусторонней зоны свободной торговли.

Китай как стратегический деловой партнер усиливает исследования по экономике, торговле, инвестициям, международному сотрудничеству, внешней политике стран ЕАЭС, ускоряет переговоры по торгово-экономическому сотрудничеству с ЕАЭС. С учетом влияния санкций США и других западных стран на безопасность и экономическое развитие России и по результатам научных дискус-

сий Россия и Китай в рамках ЕАЭС создали оптимальную маршрутную карту зоны свободной торговли.

(2) Развитие рынков для создания российско-китайской зоны свободной торговли

Создание зоны свободной торговли в рамках ЕАЭС предусматривает условия по выработке механизма упрощения таможенных и торговых процедур, устранения технических барьеров в торговле, ветеринарных и фитосанитарных мер, правового механизма в сфере оказания материальной помощи, конкуренции, интеллектуальной собственности, правительственных закупок. Это будет оказывать непосредственное влияние на уровень благосостояния наших стран. Поэтому необходимо осуществлять консультации для сотрудничества в сфере развития рынков, чтобы все стороны получали выигрыш.

Для России и Китая в рамках создания зоны свободной торговли важным звеном является создание инфраструктуры взаимных связей, в том числе в приграничных районах. «В ходе установления “взаимных связей” в “Экономическом поясе Шелкового пути”, экономические коридоры Китай—Монголия—Россия, мост “Новая Азия—Европа”, Китай—Центральная Азия, Китай—Пакистан — все это имеет значение независимо от того, это Китай или члены ЕАЭС»⁹.

Россия и Китай в рамках ЕАЭС создают зону свободной торговли для сопряжения рынков энергоресурсов, торговли, инвестиций и других рынков. Укрепление результатов сотрудничества в сфере энергоресурсов в России и Центральной Азии расширяет импорт энергоресурсов в Китай. Углубление сотрудничества в сфере российско-китайской торговли способствует диверсификации структуры торговли с Центральной Азией. Усиление инвестиционного сотрудничества в сфере высокоскоростных железных дорог, космоса, сельского хозяйства формирует отвечающие интересам обеих сторон стратегические проекты.

(3) Инновационное сотрудничество для создания российско-китайской зоны свободной торговли

Россия и Китай в рамках ЕАЭС создают зону свободной торговли, что будет результатом первого этапа сопряжения «Экономического пояса Шелкового пути» и ЕАЭС. Для реализации этого стратегического решения обе стороны должны заниматься инновацион-

ным сотрудничеством, активно стимулировать процесс переговоров, закладывать основу для сопряжения «Одного пояса — одного пути» и ЕАЭС.

Россия и Китай являются соседями и стратегическими партнерами, для увязки инициативы «Один пояс — один путь» и ЕАЭС необходимо повышать уровень сотрудничества. В ситуации недостаточного восстановления мировой экономики и медленного роста мировой торговли Китай и Россия должны поддерживать друг друга, изыскивать резервы инновационного сотрудничества, продвигать расширение сотрудничества средних и мелких предприятий, расширять масштабы торговли и инвестиций, совместно защищать систему мировой торговли и ее правила.

Для осуществления успешного сопряжения программы «Один пояс — один путь» и ЕАЭС, для выхода на новые масштабы сотрудничества необходимо активно поощрять расширение внешнеэкономических обменов. Опираясь на создание экономических коридоров для реализации совместных интересов России и Китая, надо формировать соответствующие производственные цепочки, создавать цифровые коммуникационные коридоры, использовать интегрированные производственные цепочки новых соглашений логистического обслуживания. Все это ускоряет развитие и сближает зоны трансграничного экономического сотрудничества Китая с Россией¹⁰.

Перевод: А.В. Островский.

Примечания

¹ Су Фэнлинь. Чуаньцзянь ЧжунЭ яньбянь цзыю маоциюды кэсинсин : [Определение возможности создания российско-китайской зоны свободной торговли] // Сиболия яньцзю. 2002. № 5.

² ЧжунЭ чоуцзянь да ОуЯ цзинци хобань гуаньси : [Иностранные СМИ: китайско-русская формула крупного евразийского экономического партнерства] // Справочная новостная сеть. 26.10.2016. Цанькао сяосиван, 26.10.2016. URL: <http://www.cankaoxiaoxi.com/china/20161006/1330513.shtml>

³ Какой формат экономического взаимодействия с Китаем нужен России. URL: <http://rusrand.ru/analytics/kakoy-format-ekonomicheskogo-vzaimod-eystviya-s-kitaem-nujen-rossii>

⁴ Китайские эксперты: российско-китайское сотрудничество зависит от стратегических мер и продвижения усилий обеих сторон. URL: http://sputniknews.cn/russia_china_relations/201601201017771902/

⁵ *Ма Юцзюнь*. Исследование сотрудничества провинции Хэйлунцзян в отраслевых парках России // Хэйлунцзян жибао. 15.01.2015. URL: http://russia.ce.cn/cr2013/sbdt/myhz/201501/15/t20150115_4350068.shtml

⁶ *Чэнь Синьмин*. Элосы юй Дуляньти гоцзя гуаньси: синь цюйши юй синь чжаньлюэ : [Международные связи России и СНГ: новая ситуация и новая стратегия] // Элосы Чжун Я ДунОу шичан. 2009. № 4.

⁷ *Чэнь Мин*. 2017 Элосы цзинци цзиньбу токунь сяньвэнь : [Российская экономика в 2017 г. постепенно выходит из трудностей] // Синьхуаван. 17.05.2017. URL: http://news.china.com.cn/live/2017-05/17/content_38249503.htm

⁸ Министр экономического развития России: 40 юй гоюань юй ОуЯ цзинци лянмэн цзяньли цымаощой : [Свыше 40 стран желают создать зону свободной торговли с ЕАЭС] // Хуаньцюван. 25.08.2015. URL: <http://www.hmgscg.com/ftz/3854.html>.

⁹ *Цинь Фанмин*. Сычоучжилу цзинцидай цзяньшэ юй ОуЯ цзинци лянмэн дуйцзе хэцзо яньцзю : [Исследование сотрудничества при сопряжении Экономического пояса Шелкового пути и ЕАЭС] // Элосы ДунОу ЧжунЯ яньцзю. 2015. № 4.

¹⁰ *Нестерова Д.В.* «Идай илу» юй ОуЯ цзинци лянмэн дуйцзе фачжань куанцзясяды цзинци хэцзо синь моши : [Новая модель экономического сотрудничества «Одного пояса — одного пути» и ЕАЭС] / 2017 ди сыцзе ЧжунЭ цзинци хэцзо юй «Идай илу» дуйцзе гаоцэн чжику луньтань вэньцзи : [Сборник докладов 4-го Китайско-российского Форума на высоком уровне «Российско-китайское экономическое сотрудничество и его сопряжение с «Одним поясом — одним путем»]. Харбин, 2017.

Гао Юйхай

СОЗДАНИЕ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК И СОТРУДНИЧЕСТВО ПРОВИНЦИИ ХЭЙЛУНЦЗЯН С РОССИЕЙ

Аннотация. Создание свободного порта Владивосток — новая инициатива Дальнего Востока России, привлекающая широкое внимание к участию стран Северо-Восточной Азии. В настоящее время строительство российского свободного порта проходит успешно, улучшается инвестиционная среда, увеличивается количество предприятий. Провинция Хэйлунцзян активно сотрудничает с Россией, очевидны ее географические преимущества, заложен прочный фундамент сотрудничества, ей следует активно участвовать в строительстве свободного порта Владивосток. Для этой цели необходимо добиваться государственной поддержки, строить в Харбине свободный порт, чтобы в полной мере выявить значение Харбина и Владивостока (двух ключевых городов) в расширении деловой активности на северо-востоке Китая и Дальнем Востоке России, постепенно формировать равновесную модель управления, распространить ее на прилегающие районы; поощрять предприятия, инвестировать в строительство заводов в России, участвовать в проектных тендерах, создавать в России специализированные промышленные зоны, способствовать взаимному увеличению объема иностранных инвестиций и количества промышленных зон, содействовать производственной кооперации.

Ключевые слова: Свободный порт Владивосток, провинция Хэйлунцзян, сотрудничество с Россией.

Обзор развития и строительства свободного порта Владивосток

Льготная политика российского свободного порта.

Федеральный закон «О свободном порте Владивосток» вступил в силу в декабре 2015 г., что ознаменовало новый этап стратегической модернизации и ускорения открытости и развития Дальнего Востока. Создание свободного порта Владивосток — новая стратегия и инициатива, целью которой является строительство свободного порта и льготная налоговая политика для привлечения иностранных инвесторов в проекты строительства Владивостока. Впоследствии стремительное развитие свободного порта сможет привести к масштабному развитию Дальнего Востока, осуществлению его всестороннего социально-экономического развития. Общая площадь свободного порта Владивосток составляет 34 тыс. км². Он расположен недалеко от границы с Китаем и Северной Кореей и создан на 70-летний период. В свободном порте Приморского края Владивостока приводится особый правовой режим в коммерческой и инвестиционной политике, создается наиболее благоприятная бизнес-среда для стран АТР, обеспечивается политическая поддержка в области налогообложения, таможни и карантина для резидентов свободного порта, в которую входит следующее:

1. *Налоговая политика.* Резиденты свободного порта пользуются льготной политикой и возможностью подачи заявлений на возврат налога на добавленную стоимость, таможенных налогов на добавленную стоимость, импортируемых и экспортируемых товаров в ОЭЗ, таможенных пошлин, налога на прибыль, страховых платежей, взносов в ПФ РФ (Пенсионный фонд РФ), ФСС РФ (Фонд социального страхования РФ), ФФОМС (Федеральный фонд обязательного медицинского страхования) и пр.

2. *Политика строительства основной инфраструктуры.* Строительство и реконструкция основной инфраструктуры свободного порта финансируются за счет частных и государственных внебюджетных средств и федеральных, региональных и местных (свободно-порта) бюджетных дотаций. Оформление разрешения для объек-

тов капитального строительства в свободном порту стало удобнее, существуют четкие требования к срокам и порядку выпуска всех видов лицензий.

3. *Визовый режим.* С 1 января 2016 г. в свободном порту осуществляется упрощенный визовый режим, иностранцы могут получить 8-дневную визу на границе. Иностранцы могут въехать в страну и попасть на территорию свободного порта через КПП свободного порта, международный аэропорт и другие морские порты без предварительного оформления визы, выехать из страны можно через любой из КПП.

4. *Система таможенного оформления.* С 1 октября 2016 г. осуществляется система «одного окна» и круглосуточный режим работы. В Приморском крае круглосуточно работают следующие КПП: Пограничный-Суйфэньхэ, Краскино-Хуньчунь, международный аэропорт Владивосток, порт Владивосток и порт Восточный.

5. *Контроль и управление портом.* При определении рабочего времени национальных регулирующих органов в свободном порту следует продумать возможность гарантировать бесперебойную работу персонала, средств транспорта, грузов, товаров и животных при любых погодных условиях.

6. *Трудовая политика.* Для привлечения и использования иностранной рабочей силы не требуется оформление разрешений; при приеме иностранной рабочей силы и для оформления их приглашений на въезд и разрешений для резидентов свободного порта отсутствуют ограничительные квоты.

7. *Процедура свободной таможенной зоны.* Свободный порт приравнивается к особой экономической зоне, осуществляющей свободный таможенный режим. Открытые порты для международного сообщения и входа иностранных судов, открытые аэропорты для управления взлетно-посадочными операциями международного воздушного транспорта, а также примыкающие к гавани и аэропортам районы осуществляют свободный таможенный режим. На примыкающих автодорожных и железнодорожных КПП может быть реализована процедура «логистики особой экономической зоны», решение о принятии которой исходит от наблюдательного совета.

Функции организации и управления.

1. *Наблюдательный совет свободного порта Владивосток.* Отвечает за общую эффективность функционирования свободного порта, «дорожную карту» развития, осуществление регулирования и контроля эффективности работы соответствующих правительственных органов.

2. *Департамент развития Дальнего Востока России.* Отвечает за выпуск и утверждение лицензий разных видов, планов и других документов в зоне свободного порта; утверждение режима и порядка функционирования всех систем свободного порта, контролирует функционирование основных резидентов и управляющих компаний свободного порта.

3. *Корпорация развития Дальнего Востока (Управляющая компания).* Отвечает за деятельность свободного порта, включая строительство основной инфраструктуры, получение статуса резидента, проверку документов и пр.

4. *Общественный совет свободного порта Владивосток.* Сформированный из представителей отраслей, профсоюзов и различных слоев населения, совет отвечает преимущественно за организацию и осуществление народного контроля.

Обзор развития и строительства.

1. *Упрощение визового режима* одобрено в Госдуме. Госдума одобрила закон об упрощении визового режима в свободном порту Владивосток. С 1 июля иностранные граждане в Приморском крае смогут получить электронную визу в свободном порту Владивосток. Согласно проекту постановления правительства, виза будет выдаваться в электронном виде. Иностранцы должны подать заявку на визу на специальном веб-сайте не позднее, чем за 3 дня до предполагаемой даты въезда. После проверки компетентным органом иностранец получит уведомление о выдаче визы и должен подтвердить внесение платежа в Интернете. Во время пересечения границы иностранцы должны предъявить паспорт или другой документ, удостоверяющий личность, действительный страховой полис и распечатанное уведомление о выдаче визы.

К районам, которые могут пользоваться режимом свободного порта, относятся Приморский край, Хабаровский край, о. Сахалин, Чукотский и Камчатский полуострова.

2. *Увеличение количества резидентов свободного порта.* Согласно статистическим данным, в 2016 г. в рамках механизма привлечения инвестиций в дальневосточные ТОР и свободный порт Владивосток было создано 26 новых предприятий, общий объем инвестиций составил 13 млрд руб., что обеспечило создание 1,2 тыс. новых рабочих мест. К концу 2017 г. на Дальнем Востоке начали работать более 50 новых предприятий с общим объемом инвестиций 60 млрд руб., что обеспечит 4,5 тыс. новых рабочих мест. Об этом недавно сообщил заместитель министра развития Дальнего Востока России Александр Крутков на собрании местного органа по привлечению инвестиций. В начале 2017 г. новостная служба «Корпорации развития Дальнего Востока» сообщила, что наблюдательный совет свободного порта Владивосток одобрил 38 инвестиционных проектов, частные инвестиции на общую сумму более 12 млрд руб., число резидентов свободного порта превысило 160, 20 предприятий подписали договор о получении статуса резидента. Общий объем инвестиций оценивается в 90 млрд руб., создавая более 2 тыс. новых рабочих мест, проекты включают жилищное строительство, минеральные ресурсы, строительство логистических центров, добычу и переработку, а также производство кино и пр. Большинство резидентов являются российскими предприятиями и представляют преимущественно частный бизнес.

3. *Создание промышленных ассоциаций.* С увеличением количества резидентов свободного порта, различные предприятия могут сталкиваться с рядом проблем, для того чтобы помочь новым резидентам накопить опыт, резидентами была учреждена Ассоциация поддержки резидентов свободного порта Владивосток. Ассоциация объединяет усилия всех резидентов, осуществляет поддержку предприятий, отслеживает условия функционирования, накапливая успешный опыт, изучает ситуацию с реализацией соответствующих законов и вырабатывает рекомендации по совершенствованию режима свободного порта.

Участие в проекте Китая и других мировых стран

Участие в проекте других стран.

Создание свободного порта Владивосток является новой инициативой и новой стратегией, направленными на ускорение экономического развития Дальнего Востока России. Япония и Южная Корея приступили к планированию инвестиционных потоков, направляемых в свободный порт Владивосток. Инициатива РФ развития свободного порта адресована Азиатско-Тихоокеанскому региону, в особенности Китаю, Японии, Южной Корее, а также другим странам, полностью открытым и внедряющим нормы международного права. Россия уже давно приглашала Японию, Южную Корею и другие страны принять участие в строительстве свободного порта и совместном инвестиционном сотрудничестве.

2 сентября 2016 г. состоялось заседание, которое подвело итог двухдневной работы Восточного экономического форума, прошедшего в российском городе Дальнего Востока — Владивостоке. На этом форуме, российская сторона активно рекламировала странам АТР масштабные инвестиционные проекты для Дальнего Востока РФ. Бывший президент Южной Кореи Пак Кын Хе и премьер-министр Японии Синдзо Абэ приняли участие в работе Восточного экономического форума и выступили с докладами. Они подчеркнули, что Дальневосточный регион РФ является окном сотрудничества между Россией и странами АТР, и обе страны готовы присоединиться к процессу развития Дальнего Востока РФ и укреплению сотрудничества с Россией. В ходе форума Россия и Япония решили создать российско-японский совместный инвестиционный фонд с объемом капитала на первом этапе в размере 1 млрд долл. США, который в основном будет направлен на инвестирование в приоритетные проекты развития Дальнего Востока РФ. Японская сторона также объявила о планах направить инвестиции на строительство железной дороги из Владивостока в Республику Саха (Якутия) для содействия быстрому вывозу из нее угля, нефти и газа. Корейские и японские компании также проявляют интерес к инвестированию в российский Дальний Восток. Южнокорейская компания Samsung Electronics Co., Ltd. заявила, что готова укреплять сотрудничество с

российской железнодорожной компанией для повышения эффективности логистики сибирской железной дороги, которая осуществляет транспортировку товаров в страны Центральной и Восточной Европы.

Несмотря на существующие разногласия между Россией и Южной Кореей по поводу развертывания южнокорейской системы противоракетной обороны и продолжающиеся споры между Россией и Японией по вопросам о принадлежности южных Курильских островов (Япония перечислила четыре северных острова), Южная Корея и Япония явно не хотят упускать возможность участия в развитии российского Дальнего Востока.

Участие китайских провинции

Кроме провинции Хэйлунцзян рядом с Дальним Востоком РФ расположены китайские провинции Цзилинь и Ляонин. С момента создания свободного порта Владивосток провинции Цзилинь и Ляонин постоянно уделяют внимание развитию свободного порта и разными способами пытаются принять участие в этом процессе. Провинция Ляонин делает упор на укрепление дружбы городов Даяляня и Владивостока, основанной на развитии сотрудничества в области морских перевозок с портом Владивосток. Провинция Цзилинь планирует построить скоростную железную дорогу от города Хуньчунь до Владивостока, а Яньбянь-Корейский автономный округ провинции Цзилинь также проявляет интерес к многоформатному сотрудничеству с Владивостоком, Зарубино, Посъетом и другими российскими дальневосточными портами. В июне 2016 г. Шанхай открыл регулярный авиарейс во Владивосток, вылеты совершаются по понедельникам и пятницам. С 14 по 16 июня 2016 г. в Шанхае состоялась «Международная выставка логистики и транспортных средств — 2016». Генеральный директор российской частной производственно-коммерческой фирмы «Русская гавань» и представители китайской компании «Чжэньхуа чжунгун» (Group) на состоявшейся встрече обсудили вопрос о сотрудничестве. После выставки обе стороны подписали меморандум, согласно которому компания «Чжэньхуа чжунгун» (Group) вероятно будет участвовать в проекте технического обновления дальневосточного порта.

Новые возможности для сотрудничества провинции Хэйлунцзян с Россией

Помощь в расширении сотрудничества между провинцией Хэйлунцзян и соседними странами.

Свободный порт Владивосток будет играть важную роль в логистическом узле Северо-Восточной Азии, а также станет ведущим игроком регионального торгово-экономического сотрудничества, принесет новые возможности в трансформацию и развитие экономики Северо-Восточного Китая, в том числе провинции Хэйлунцзян. Возможность транспортной мультимодальной стыковки свободного порта Владивосток еще более укрепит тесные контакты между провинцией Хэйлунцзян, Россией, Японией, Южной Кореей, Северной Кореей и другими соседними странами, расширит международный логистический пояс и приграничный промышленный пояс, что будет способствовать быстрому развитию зоны «Шелковый путь Лунцзян».

Помощь для поддержания оптимальной работы существующих международных торговых каналов

Провинция Хэйлунцзян ускорит строительство зоны «Шелковый путь Лунцзян» экономического коридора Китай—Монголия, являющейся важной составной частью национальной стратегии «Один пояс — один путь». Это в полной мере соответствует стратегии России по развитию Дальнего Востока и плану развития свободного порта Владивосток, а также будет способствовать развитию совместной транспортной инфраструктуры, расширению торгового и инвестиционного сотрудничества. Китайская железная дорога и автомобильное шоссе связывают российский порт Владивосток с провинцией Хэйлунцзян. Для китайских предприятий, в особенности для предприятий провинции Хэйлунцзян, требуется лишь нескольких часов для железнодорожной перевозки грузов на короткое расстояние, загрузки их на морские суда и для последующей экспортной транспортировки без прохождения таможенных процедур. Возможности многофункционального свободного порта Владивосток содействуют развитию мультимодальных перевозок по маршруту

Харбин—Суйфэньхэ—Владивосток—Пусан, которые становятся более короткими, дешевыми, эффективными, приобретая абсолютное преимущество. Ожидается, что количество грузовых судов, обслуживаемых в свободном порту, будет расти год от года, что сформирует здоровую конкуренцию. Себестоимость транспортировки грузов в Японию и Южную Корею, отправленных из свободного порта Владивосток, снижается на 2 тыс. юаней по сравнению с отправкой из порта Далянь, а себестоимость транспортировки в российский порт с отправкой грузов из китайских южных портов — примерно на 4 тыс. юаней¹.

Помощь в развитии международной свободной торговли.

Участие провинции Хэйлунцзян в строительстве российского свободного порта Владивосток может обеспечить оживление северо-восточного региона, а также соответствует проекту развития российского Дальнего Востока в сфере развития портов с целью максимизации прибыли. С открытием свободного порта Владивосток в качестве важного узла трансграничных транспортных перевозок из Китая в Россию и страны Северо-Восточной Азии ежегодный объем транзита грузов через территорию провинции Хэйлунцзян достигнет 200 млн т и обеспечит транспортную сеть провинции полной загрузкой. В то же время благодаря налоговым льготам в свободном порте Владивосток провинция Хэйлунцзян использует свои географические преимущества при обработке, складировании, реэкспорте и продаже товаров в свободном порте, что позволяет значительно снижать себестоимость товаров, повышать конкурентоспособность местных и реэкспортных товаров на мировом рынке. Это способствует расширению торговли провинции Хэйлунцзян с Россией и странами Северо-Восточной Азии, повышению уровня промышленной переработки, активизации притока иностранных инвестиций, развитию экспортно-ориентированной промышленности, достижению оптимизации торговли, эффективного распределения ресурсов и взаимной дополняемости Дальнего Востока России с Японией, Южной Кореей, Северной Кореей и другими странами.

Помощь предприятиям в деле избегания рисков.

В последние годы, провинция Хэйлунцзян приобрела определенный опыт в сфере инвестирования в российскую экономику, однако в России в области организации тендеров на добычу минеральных и энергетических ресурсов наблюдаются серьезные нарушения, отсутствует прозрачность, возникают «серые» схемы, что влечет негативные последствия для сотрудничества предприятий провинции Хэйлунцзян в инвестиционном сотрудничестве с Россией. РФ приняла Закон «О свободном порте Владивосток» в целях совершенствования федерального законодательства, направленного на улучшение инвестиционного климата в РФ. В случае, если иностранные компании соблюдают законодательство РФ, отдельные изменения, вносимые в Федеральные законы, либо изменения положений местного законодательства могут в некоторых случаях оказать негативное влияние на китайские компании, осуществляющие свою предпринимательскую деятельность в особых экономических зонах. В случае, если инвестиционный климат в России будет улучшаться, у китайских компаний появится больше уверенности и желания развивать сотрудничество с РФ в инвестиционной сфере.

Преимущество и потенциал провинции Хэйлунцзян

Уникальные географические преимущества.

Провинция Хэйлунцзян, являющаяся крупнейшей провинцией Китая по объемам экономического и торгового сотрудничества с Россией, имеет общую границу с РФ протяженностью 2981 км. В провинции Хэйлунцзян всего насчитывается 25 КПП (контрольно-пропускной пункт) первой категории, из которых 70 % или 15 КПП находятся на границе с РФ, через которые ежегодно транспортируется 29 млн т грузов. Через общую с Россией границу осуществляются следующие виды трансграничных перевозок: перевозки автомобильным транспортом в зимнее время, паромные автомобильные перевозки, перевозка пассажиров на судах на воздушной подушке, перевозка товаров через границу в рамках приграничной торговли и т. д. С целью продления сроков транспортировки грузов

в зимнее время на три месяца были обустроены ледовые переправы на приграничных реках Тунцзян, Хэйхэ и Жаохэ.

Большая провинция для торгово-экономического сотрудничества с Россией.

Объем товарооборота провинции Хэйлунцзян с Россией составляет 25 % от общего объема товарооборота между Китаем и Россией, а объем инвестиции провинции Хэйлунцзян в Россию составляет 1/3 общего объема инвестиции из КНР в РФ. В настоящее время сотрудничество между провинцией Хэйлунцзян и Россией расширяется в следующих сферах: в области лесного хозяйства, добычи минеральных ресурсов, энергетики, сельского хозяйства, туризма, науки и техники и в других областях. Также внедряются различные модели сотрудничества в инновационных разработках, создаются совместные электросети, развивается кооперация в области сельского хозяйства, а также расширяется китайско-российское сотрудничество еще в шести областях.

Скоординированное развитие отечественных и зарубежных бизнес-парков.

Проводятся исследования в области создания бизнес-модели в национальных, трансграничных и смешанных индустриальных (промышленных) парках, строятся индустриальные (промышленные) парки со специализацией по добыче в РФ природного сырья и выработки энергии, где будут сосредоточены промышленное производство и промышленная переработка с целью последующего экспорта товаров в Россию. В настоящее время провинция Хэйлунцзян планировала построить 16 индустриальных (промышленных) парков в России, среди которых китайско-российская зона торгово-экономического сотрудничества в Уссурийске, китайско-российская торгово-экономическая зона сельскохозяйственного сотрудничества (Приморский край), китайско-российская зона торгово-экономического сотрудничества в области лесного хозяйства Лунюэ. Все вышеуказанные зоны являются государственными зонами торгово-экономического сотрудничества.

Достигнут хороший результат в области строительства зоны «Шелковый путь Лунцзян».

Строительство зоны «Шелковый путь Лунцзян» начинается с формирования основы и сети трансграничной транспортной системы, открытой платформы с тем, чтобы строительство зоны «Шелковый путь Лунцзян» в качестве основного звена экономического коридора Китай—Монголия—Россия вышло на более высокий уровень. 12 апреля 2016 г. был официально открыт сухопутно-морской канал транзитной перевозки грузов по маршруту Харбин—Суйфэньхэ—Владивосток—Пусан (соединяющий Китай, Россию и Корею), который открыл для северо-восточного Китая новый выход к морю. С выходом этого маршрута на оптимальный режим работы транспортный коридор в страны Юго-Восточной Азии в рамках реализации стратегии «Один пояс — один путь» будет способствовать развитию региональной экономики Северо-Востока Китая и превратится в надежный мост развития экономических связей с другими странами.

Постепенное объединение с железнодорожной сетью России.

В настоящее время высокоскоростные железные дороги Харбин—Далянь и Харбин—Цицикар уже вступили в эксплуатацию, продолжается строительство на участках скоростных железных дорогах Харбин—Муданьцзян, Харбин—Цзямусы и других железнодорожных магистралях с тем, чтобы подключить их к основным приграничным магистралям. Уже сформировалась единая железнодорожная сеть провинции Хэйлунцзян, к которой сегодня имеют доступ 80 % населения и 90 % предприятий провинциальной экономики. По мере развития основных транспортных развязок постепенно ликвидируются «узкие места» провинциальной железнодорожной сети, а железнодорожная сеть провинции Хэйлунцзян и ее интеграция с российскими железными дорогами будут в дальнейшем все больше улучшаться. В недалеком будущем в провинции Хэйлунцзян сформируется железнодорожная сеть, которая соединит китайские порты с железнодорожной сетью Россией и отдаленными частями Европы, где Харбин станет основным логистическим центром. Одновременно повысится его роль в качестве основного распределителя транспортных потоков. Эта железнодорожная сеть позволит увеличить экономический потенциал и пропускную способность приграничных районов, станет важной инфраструктурной

поддержкой в деле укрепления открытости провинции Хэйлунцзян, повысит ее значимость и укрепит весомость для российской экономики.

Выбор пути провинции Хэйлунцзян при подключении к строительству российского свободного порта Владивосток.

Провинция Хэйлунцзян является крупнейшим торгово-экономическим партнером, имеет традиционные преимущества в таких областях, как географическое расположение, существующие кооперационные связи и значительный людской потенциал. В частности, Харбин является центральным городом в осуществлении экономического и торгового сотрудничества Китая с Россией, а новый район Харбина станет важнейшей площадкой для китайско-российского торгово-экономического сотрудничества. Чтобы достичь этого, провинции Хэйлунцзян следует проводить активный диалог, пользуясь возможностями стремиться добиваться большего успеха в деле строительства зоны «Шелковый путь Лунцзян», стремиться к достижению китайско-российской стратегической стыковки и соразвитию двух стран.

Достижение прогресса в вопросе инвестиций в свободный порт Владивосток.

Следует полнее использовать ресурсы Китая и России, проводить углубленный анализ, уделять пристальное внимание последним тенденциям привлечения инвестиции в свободный порт и использовать все возможности — «оседлать волну». Стоит пригласить в провинцию Хэйлунцзян российских чиновников Департамента развития Минвостокразвития РФ для того, чтобы прояснить ситуацию с привлечением инвестиций в свободный порт и последующим его развитием, установить прямой контакт с предприятиями провинции Хэйлунцзян, добиться того, чтобы различные формы инвестиционного и сотрудничества стали более эффективными.

Оказание государственной поддержки планам создания свободного порта Харбин.

Сотрудничество двух ключевых городов, которыми являются Владивосток на Дальнем Востоке России и Харбин в северо-восточном Китае, играет первостепенную роль. Необходимо оказывать государ-

ственную поддержку процессу превращения Харбина в континентальный свободный порт и его стыковке со свободным портом Владивосток, которая позволит постепенно сформировать «взаимовыгодную» модель соразвития и которая будет распространяться на соседние регионы. Следует прилагать все усилия для достижения следующих целей: оформление 8-дневной визы, снижение налогов, увеличение количества авиарейсов между Харбином и Владивостоком, открытие движения пассажирских и прямых грузовых поездов между Харбином и Владивостоком, расширение функций внутреннего «сухого» порта, расширение государственной поддержки торговли и трансграничных перевозок грузов из Харбина и т. д. Используя потенциал нового района Харбина, комплексной зоны свободной торговли и контейнерного центра на станции Харбин следует добиться развития пилотной зоны сотрудничества свободного «сухого» порта Харбин и свободного порта Владивосток, которая обеспечит создание кластера высокотехнологичной обрабатывающей промышленности, международного кластера логистики и кластера промышленности высоких технологий, а также создание комплексной базы по оказанию услуг в таких областях, как финансы, право, технологии и подбор персонала.

Создание особого индустриального (промышленного) парка для России.

Опираясь на новый район Харбина и уделяя особое внимание сотрудничеству с Россией, следует стараться добиваться синергетического эффекта от интеграции ресурсов, обеспечивать реализацию максимально льготной финансовой политики с целью привлечения инвестиций крупных предприятий России и СНГ в отрасли производства оборудования, химикатов, продовольствия и медицинского оборудования города Харбин, постепенно формировать режим двустороннего взаимовыгодного инвестиционного сотрудничества, а также развивать строительство зоны «Шелковый путь Лунцзян» и добиваться ее стыковки с развитием свободного порта Владивосток.

Стимулирование развития иностранных инвестиций и индустриальных (промышленных) парков.

Введение в эксплуатацию прямых поездов между Харбином и Европой, Харбином и Россией продуцирует эффект агломерации,

способствует развитию промышленного производства, привлечению инвестиций, активизирует экономическое развитие, стимулирует расширение торговли и реализацию экспортно-ориентированных проектов в районах, прилегающих к этим транспортным маршрутам. В свободном «сухом» порте Харбин получают развитие следующие отрасли: производство автомобилей, транспортная логистика, сельскохозяйственная кооперация и т. п., которые создадут благоприятные условия для привлечения иностранных инвестиций. Сами же инвестиции будут оказывать поддержку и стимулировать развитие предприятий Харбина, побуждать эти предприятия создавать индустриальные (промышленные) парки за рубежом и участвовать в инвестиционных проектах в свободном «сухом» порте Харбин, а также будут стимулировать развитие инвестиционного сотрудничества с РФ.

Следует содействовать всесторонней стыковке зоны «Шелковый путь Лунцзян» и проекта «Биньхай 1»².

Китайские власти местного уровня призывают активизировать строительство российского «сухого» порта «Приморский»³ для скорейшего использования его мощностей. Намечено начало строительства скоростной автомобильной дороги из Уссурийска до порта, и ее стыковки с китайскими автомобильными шоссе Муданьцзян—Суйфэньхэ и Харбин—Муданьцзян с целью развития сухопутного трансграничного транспортного коридора. Следует ускорить строительство высокоскоростной железной дороги между городами Владивосток и Суйфэньхэ.

Содействие сотрудничеству с Россией в области промышленности и энергетики.

Используя возможности, предоставляемые процессом урегулирования структуры российской экономики, развитием Дальнего Востока и свободного порта Владивосток в сочетании со структурной перестройкой отечественных отраслей промышленности по производству стали, строительных материалов и используя преимущества сухопутных и морских маршрутов «Экономического коридора Китай—Монголия—Россия» провинции Хэйлунцзян в части развития зоны «Шелковый путь Лунцзян» в кооперации с Дацинским месторождением нефти, китайскими предприятиями «Западная

сталь», «Цзяньлун» («Jianlong Group»), «Северная сталь», «Китайские строительные материалы», «Северный цемент» и другими необходимо активизировать сотрудничество с иностранными нефтяными месторождениями и предприятиями по добыче полезных ископаемых, производству стали, строительных материалов и т. п. для стимулирования роста экспорта оборудования, числа контрактов на проектирование промышленных объектов и расширения международного сотрудничества.

Обеспечение политической поддержки

Участие в строительстве российского свободного порта Владивосток требует значительных капиталовложений, а инвестиционный цикл имеет долгосрочный характер. Правительство провинции Хэйлунцзян должно обеспечить финансовую поддержку с первой стадии осуществления проекта, стимулировать предприятия для участия в процессе инвестирования, строительства заводов в российском свободном порту и участия в тендерах проекта. Для некоторых ключевых перспективных и прибыльных российских проектов китайская сторона предоставляет инвестиции из специального провинциального фонда и участвует в ключевых программах государственной поддержки для получения специальных кредитов. Необходимо активно стремиться к тому, чтобы государство поддерживало участие провинции Хэйлунцзян в строительстве Особой экономической зоны в России и обеспечивало ключевую поддержку провинции из средств инвестиционных фондов (фонд поощрения экспорта, фонд капитального строительства, фонд развития старых промышленных баз и т. д.) для стимулирования крупных предприятий Хэйлунцзяна в рамках участия в инвестиционном процессе строительства свободного порта с целью быстрого получения результатов.

Перевод: С.Л. Сазонов.

Примечания

¹ Хэйлунцзян жибао. 28.03.2017. С. 1.

² В настоящее время Приморье совместно с китайскими провинциями Хэйлунцзян и Цзилинь строят транспортные коридоры «Биньхай 1» и

«Биньхай 2» для расширения двусторонней приграничной торговли (прим. переводчика).

³ «Сухой» порт — это внутренний терминал, непосредственно связанный автомобильным или железнодорожным сообщением с морским портом и выполняющий функции центра для перевалки морских грузов на внутренних направлениях. В дополнение к перевалке грузов, сухие порты могут также принимать грузы на хранение и оказывать услуги по таможенному оформлению товаров. Согласно генеральному плану развития Уссурийского городского округа до 2030 г., в пределах границ округа запланировано строительство сухого порта «Приморский», который станет терминалом для получения и хранения грузов из Находки, Владивостока, Посъета, Гродеково для дальнейшей транспортировки их в западные регионы РФ (прим. переводчика).

*Цзян Чжэньцзюнь**

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ И СИТУАЦИЯ В РОССИЙСКО-КИТАЙСКОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ В СФЕРЕ ТРАНСГРАНИЧНОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ТОРГОВЛИ

Аннотация. Краткое содержание: На фоне быстрого продвижения «Одного пояса — одного пути» и насущной потребности в реализации трансформирования и модернизации китайско-российского торгово-экономического сотрудничества наступил благоприятный момент для развития китайско-российской трансграничной электронной торговли, ставшей важным дополнением и новым двигателем двустороннего торгово-экономического сотрудничества, а также придавшей его устойчивому и стабильному развитию новые пути и факторы роста.

Ключевые слова: торгово-экономическое сотрудничество, трансграничная электронная коммерция, Россия, Китай, фактор роста.

Электронная коммерция превзошла пространственно-временные бизнес-модели NF2F—No Face to Face и полностью перевернула традиционные маркетинговые модели и парадигмы, не только мощ-

* Цзян Чжэньцзюнь (муж.) — исследователь института России Хэйлунцзянского ун-та, научный руководитель докторантов, глава исследовательского центра Китайско-Российских гуманитарных обменов Хэйлунцзянского университета. Сфера научных интересов: государственная безопасность России, китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество, межрегиональное сотрудничество и др.

но продвинул развитие розничной торговли внутри страны, но и, сократив межгосударственные пространства, способствуя стремительному развитию трансграничных коммерческих транзакций. Китайско-российская трансграничная электронная коммерция, не упуская момента, стала важнейшим дополнением двустороннего торгово-экономического сотрудничества и став новым дополнительным фактором роста, способствовала дальнейшему стабильному развитию этого сотрудничества на новых путях.

I. Условия выгодного китайско-российского трансграничного сотрудничества в электронной коммерции.

Китайско-российское двустороннее торгово-экономическое сотрудничество продолжает стабильно развиваться, а сотрудничество в электронной коммерции стало важнейшей движущей силой двустороннего торгово-экономического сотрудничества. Для поддержки и развития трансграничного сотрудничества в электронной коммерции правительства Китая и России разработали соответствующую льготную политику и предпринимают необходимые меры. Между Китаем и Россией продолжается раскрытие взаимодополняемости в производственных факторах, полностью проявились сравнительные преимущества в традиционных различиях, различия в производственной структуре, взаимные санкции России и западных стран после украинского кризиса, а также продление этих санкций, совпадение потребности обеих стран в освоении, развитии и возрождении сопредельных восточных районов и прочие факторы, которые создают благоприятные условия для подъема уровня и масштабов сотрудничества в трансграничной российско-китайской электронной торговле. Таким образом, китайско-российская трансграничная электронная коммерция получила благоприятный шанс для развития.

1. «Интернет+» стал для Китая новым стратегическим путем «выхода во вне». Нынешняя политика России выгодна для развертывания и реализации трансграничного сотрудничества.

Правительство Китая выпустило серию документов в поддержку развития трансграничной электронной торговли, санкционировало и последовательно продвигает опытные площадки, особенно в пла-

не реализации стратегии «Интернет+», ставшей реализацией нового стратегического пути «выхода во вне» предприятий Китая. Электронная коммерция посредством «Интернет+ международная торговля» развертывает трансграничный маркетинг, раскрывая новые горизонты китайской внешней торговли. Под действием двух имеющих в достатке благоприятных факторов — политической линии руководства и потребностями внешнего и внутреннего рынков — отрасль трансграничной электронной торговли стремительно развивается. Количество предприятий в электронной торговле с Россией все больше, масштаб сотрудничества непрерывно растет, качество сервиса непрерывно улучшается, логистика, таможня и расчеты становятся все более удобными.

Российское правительство поощряет совершение гражданами трансграничных покупок в сети, определив в их отношении следующие стандарты: беспошлинными являются трансграничные «он-лайн» покупки общей суммой не превышающей 1000 евро в месяц, и общим весом, не превышающим 31 кг, а при превышении вышеуказанных стандартов взимается 30%-ная пошлина. Эта политика способствует осуществлению российскими «он-лайн» покупателями совершению трансграничных покупок товаров, что оказывает активное воздействие на китайско-российскую трансграничную электронную торговлю. Вышеуказанные российские стандарты в будущем могут быть изменены до 150 евро и 10 кг¹.

Таможенный комитет России уже внес в Минэкономразвития РФ предложение о снижении беспошлинной нормы импортных товаров и поэтапном взимании пошлин в международных почтовых посылках, в том числе норма беспошлинных «он-лайн» покупок снижается с 1000 евро до 22 евро. Если это предложение реализуется в российской политической линии, это будет большим ударом по китайско-российской трансграничной электронной торговле.

2. Китайско-российские производственные факторы по-прежнему взаимно сильны, они продолжают эффективно способствовать дальнейшему раскрытию взаимодополнения

Китай и Россия имеют взаимодополняемость в таких факторах, как капитал, рабочая сила, технологии, природные ресурсы и другие факторы. На стороне Китая преобладание в капитале, рабочей силе

и некоторых технологиях; на стороне России — явное преобладание в природных ресурсах и некоторых технологиях. Высокий удельный вес в двустороннем торгово-экономическом сотрудничестве традиционно выигрышной продукции (легпрома для Китая, энергосырьевой продукции для России) становится важной базой сотрудничества.

Китайско-российская факторами взаимодополняемость будет продолжать раскрываться, продолжая оказывать существенное воздействие на продвижение двустороннего торгово-экономического сотрудничества и особенно на китайско-российскую трансграничную электронную торговлю.

3. Вызванные украинским кризисом взаимные санкции России и западных стран принесли неожиданные рыночные шансы для китайско-российского торгово-экономического сотрудничества.

Украинский кризис и повлекшие вслед за тем взаимные санкции России и Запада вынуждают Россию «смотреть на Восток», усиливая сотрудничество в АТР, и прежде всего расширять сферы и масштабы сотрудничества с Китаем, повышая уровень двустороннего сотрудничества. Поэтому китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество вступило в «стадию экстраординарного развития». «Экстраординарное развитие» китайско-российского торгово-экономического сотрудничества указывает на то, что под влиянием реализации Россией стратегии «взгляда на Восток» и постепенной состыковки строительства ЕВРАЗЭС и «Экономического пояса Шелкового пути» на основе множества реализуемых Китаем и Россией благоприятных производственных взаимодействующих факторов двустороннее торгово-экономическое сотрудничество вступает в состояние экстраординарного развития — непрерывно растущего, непрерывно повышающегося по своему уровню, непрерывно расширяющегося по охвату сфер (особенно в непрерывной реализации стратегического сотрудничества), с непрерывно расширяющимися масштабами инвестирования².

9 мая 2015 г. перед визитом в Россию Председатель КНР Си Цзиньпин отметил: «Китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество должно усилиться, должны быть продвинуты и реализованы крупные проекты в скоростных железных дорогах, авиа-

пии и космонавтике и других областях, усилено сотрудничество в дальневосточных регионах, финансах, используя Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Фонд «Шелкового пути» и другие финансово-инвестиционные платформы. Мы хотим совместно с Российской стороной усиливать гуманитарное сотрудничество и обмена, провести мероприятия двух последующих лет китайско-российских обменов в сфере СМИ». Под пристальным вниманием высшего руководства России и Китая, трудолюбивом сотрудничестве регионов и под влиянием иных благоприятных факторов российско-китайское торгово-экономическое сотрудничество вступает в эпоху «экстраординарного» развития.

1. Двустороннее торгово-экономическое сотрудничество вступило в «экстраординарную» фазу. Китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество в целом стабильно и быстро растет: с нескольких миллиардов долларов США в 1992 г. оно поднимется до 100 млрд долл., демонстрируя позитивную корреляцию в целом с двусторонним сотрудничеством в политических отношениях. У России и Китая есть такие важнейшие основания для развертывания двустороннего торгово-экономического сотрудничества, как «географически обусловленные региональные преимущества», «сильнейшая взаимодополняемость производственных факторов», «взаимодополнение товарно-биржевого рынка» и многие другие чрезвычайно благоприятные факторы.

В контексте украинского кризиса Россия ускоряет реализацию «поворота на Восток», не покладая рук, усиливая политические и экономические отношения со странами СВА и даже со странами АТР, прикладывая силы для расширения сфер и областей торгово-экономического сотрудничества с целью компенсации огромного урона, причиненного социально-экономическому развитию страны западными санкциями.

В мае 2014 г. во время проведения в Шанхае 4-го саммита «Asia Info» Россия и Китай подписали соглашение о восточной ветке газопровода «Сила Сибири» стоимостью 400 млрд долл. США. Россия будет ежегодно поставлять в Китай до 38 млрд куб. м природного газа. Это еще один прорывной успех российско-китайских торгово-экономических отношений. 9 ноября 2014 г. Россия и Китай под-

писали «Протокол о российско-китайском сотрудничестве в сфере поставок природного газа из Российской Федерации в КНР» и «Рамочное соглашение между ОАО «Газпром» и компанией CNPC о поставках природного газа из России в Китай по «западному» маршруту». Данные соглашения определяют, что через 4—6 лет российская сторона начнет в течение 30 лет поставлять из Западной Сибири в Китай через алтайский трубопровод природный газ. Две страны активно обсуждали сотрудничество в геологоразведке нефти, новых проектах в атомной и гидроэнергетике, усиление сотрудничества в скоростных железных дорогах, высоких технологиях, авиации и космонавтике, финансах и других сферах.

«Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и экономического пояса Шелкового пути» позволит развернуть реальное деловое сотрудничество в совместном освоении инфраструктурных объектов в логистике и транспорте, расширении инвестиционного сотрудничества, усилении финансового сотрудничества, продвижении регионального и глобального многостороннего сотрудничества в других областях. Стороны достигли соглашения в крупных стратегических проектах, а также развернули высокоэффективное сотрудничество, а реализация этих проектов придавала мощную поддержку подъему уровня российско-китайского сотрудничества и выхода двустороннего сотрудничества на «экстраординарный» уровень.

«Россия и Китай подписали «Меморандум о сотрудничестве в скоростных железных дорогах», что сформирует скоростной транспортный коридор от Пекина до Москвы, т.н. евро-азиатского коридора «Россия (Москва) — Китай (Пекин)», при этом изыскательские работы по ВСМ Москва—Казань в целом завершены. ВСМ Москва—Казань длиной 770 км в дальнейшем будет продолжена до Екатеринбурга, казахской столицы Астаны и через границу до Урумчи в Китае и в итоге сольется с «Восемью поперечными и восемью продольными»³ (сеть ВСМ КНР).

2. Двустороннее региональное сотрудничество обеих стран переживает скачкообразное развитие. Российско-китайское региональное торгово-экономическое сотрудничество является важной со-

ставной частью двустороннего торгово-экономического сотрудничества. Российско-китайское приграничное торгово-экономическое сотрудничество имеет огромное реальное значение для продвижения негосударственных связей, углубления взаимопонимания, укрепления дружбы. Начиная с 2000 г. российско-китайское региональное торгово-экономическое сотрудничество в целом наглядно демонстрировало тенденции быстрого развития, непрерывно расширяя масштабы сотрудничества, диверсифицируя методы сотрудничества и непрерывно повышая свой уровень.

Для развития приграничных сопредельных областей правительства обеих стран неоднократно принимали решения по политике преференций для стимулирования социально-экономического развития регионов. С российской стороны — это специальная государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона», долгосрочная стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Забайкалья, а также недавно опубликованное постановление «О мерах по созданию условий для опережающего развития Дальнего Востока». Полная или частичная реализация этой политики создала для дальневосточного региона благоприятные условия, в частности федеральный закон о территориях опережающего социально-экономического развития (ТОР) в особой правовой системе реализации, особенно законодательная база о территориях опережающего социально-экономического развития (ТОР) создала особую правовую систему в регионах развития, позволяющую эффективно отстроить и усовершенствовать инфраструктуру опережающего социально-экономического развития, предоставляя льготные условия для развертывания и хозяйствования предприятий и другой деятельности. С китайской стороны, это политика возрождения старой индустриальной базы Дунбэя и связанных с нею льгот, планы развития и открытости прибрежных зон Чанчуня—Цзилиня—Тумэнцзяна и пилотной прибрежной зоны Хэйлунцзяна и Внутренней Монголии, поднятые до уровня государственной стратегии («О некоторых важных политических мерах по поддержке возрождения Дунбэя, о включении сухопутно-морского экономического пояса

«Шелкового пути» провинции Хэйлуцзян в государственные планы» и т. д.).

Эта политика способствовала быстрому социально-экономическому развитию Дунбэя и его выходу вовне. Вышеизложенная политика двух стран — России и Китая создала синергетический эффект и способствовала тесному сотрудничеству сопредельных приграничных регионов восточной части обеих стран, а также оказала стимулирующее воздействие на быстрое социально-экономическое развитие приграничья двух стран, оказавшегося в зоне влияния.

Под влиянием множества внутренних и внешних факторов, особенно сотрудничества в работе по слиянию экономического пояса «Шелкового пути» и ЕАЭС и в рамках Российско—Монгольско—Китайского транспортного коридора, в китайском возрождении Дунбэя, российском социально-экономическом развитии ТОР в Дальневосточном регионе и создании свободного порта Владивосток появилось много новых шансов для взаимного сотрудничества. Российско-китайское двустороннее и региональное сотрудничество вступает в период экстраординарного развития, непрерывно подписываются и реализуются соглашения по среднесрочным и долгосрочным проектам стратегического уровня, становится возможным продолжать расширять сферы двустороннего торгово-экономического сотрудничества, день ото дня повышать его уровень, непрерывно наращивать его масштабы. Таким образом, российско-китайское торгово-экономическое и региональное сотрудничество действительно «количественно и качественно» вступает в «экстраординарную фазу», закладывая прочную материальную базу для укрепления, углубления и повышения уровня российско-китайского стратегического партнерства.

3. Стремительное развитие российско-китайского сотрудничества в электронной коммерции. За последние несколько лет российско-китайское сотрудничество в электронной коммерции испытало невиданный взлет, став новой важнейшей областью и новым путем развития двустороннего торгово-экономического сотрудничества. В 2013 г. из Китая в Россию было поставлено через «он-лайн» торговлю 30 млн единиц почтовых отправлений, в 2014 г. — 70 млн, а в 2015 г. — 100 млн единиц. В 2014 г. во время рекламной акции ком-

пании «Алибаба» «11 ноября» Россия заняла первое место по количеству трансграничных покупок. Таким образом, Россия уже стала самым мощно влияющим и притягательным фактором развития китайской трансграничной электронной торговли.

Китайские электронные платформы стали наиболее охотно посещаемыми сетевыми магазинами. В 2015 г. входящий в холдинг «Алибаба» Интернет-магазин «Али-экспресс» стал самым излюбленным в России Интернет-магазином с ежемесячным объемом посещения 23,8 млн человек. В 2015 г. российские Интернет-пользователи совершили 135 млн трансграничных покупок, что составило порядка 24,5 % от общего объема рынка электронной торговли в денежном эквиваленте 3,41 млрд долл., в том числе 80 % пришлось на покупки в китайских Интернет-магазинах в денежном эквиваленте 2,73 млрд долл.⁴ В 2016 г. 52 % трансграничных продаж китайских Интернет-магазинов пришлось на Россию. В этот год объем трансграничных продаж в Россию составил 5,1 млрд долл., российские граждане потратили в китайских Интернет-магазинах 2,6 млрд долл. Китайские брелки, чехлы для телефонов, светильники, мобильные телефоны «Сяоми», «Хуавэй», «Леново», ноутбуки и иная товарная продукция стали широко востребованными российскими гражданами. Генеральный директор ООО «Бренд Монитор» Юрий Вopilов считает, что китайский товар привлекает своей ценой, но низкое качество ряда изделий может стать препятствием для продвижения китайских Интернет-магазинов в дальнейшем. Примерно 90 % трансгранично покупаемого «он-лайн» товара в России имеет китайское происхождение, что составляет порядка 49 % общего денежного объема заграничных розничных «он-лайн» покупок.

4. Количество Интернет-потребителей огромно, масштабы рынка электронной коммерции заслуживают внимания.

Китай обладает самой большой в мире массой Интернет-пользователей, количество покупателей среди них огромно, масштаб рынка Интернет-покупок тоже огромен. В «Исследовательском докладе Q1 о рынке закупок в мобильном Интернете Китая в 2014 г.» исследовательского центра IT Китая (CNIT-Research) говорится о том, что в первом квартале 2014 г. количество покупателей в китайском Интер-

нете превысило 310 млн человек (это 50 % пользователей Интернета в Китае или 22 % общего населения страны), но при этом есть явная тенденция смещения точек входа в сеть для закупок с ПК на мобильные устройства. По прогнозам в ближайшие несколько лет будет взлет мобильной «он-лайн» торговли. В 2014 г. объем транзакций в китайском Интернете достиг 2,8 трлн юаней (примерно 460 млрд долл.), увеличившись на 48,7 %, это 10,7 % потребительского розничного рынка, масштаб сделок в секторе B2B достиг 1,288 трлн юаней (примерно 220 млрд долл.). В 2015 г. масштабы рынка превысили 350 млрд юаней (примерно 56 млрд долл.), количество потребителей превысило 520 млн человек.

Начиная с 2010 г. электронная торговля стала для России внутри и вне новым направлением венчурного инвестирования и масштаб инвестиций уже превысил 1 млрд долл. На конец 2012 г. количество покупателей в российском Интернете составило 11 млн человек, или 16 % населения. Примерно половина пользователей начали покупать «он-лайн» с 2011 г. В 2015 г. количество Интернет-пользователей в России увеличилось с 68 млн (2013 г.) до 87 млн человек. Среди 30 развитых и развивающихся стран рынок электронной коммерции в России занял 13-е место.

Ежегодный объем фактического сбыта товара в России достиг 4,4 млрд рублей, каждый пользователь в среднем тратит в сети 15 тыс. руб. В 2012 г. российские пользователи совершили в Интернете на иностранных Интернет-ресурсах покупок на 2 млрд евро, со средней стоимостью единицы покупки в 67 евро. Количество отправок скоростной почты, бандеролей и посылок составило в целом 30 млн единиц или 20 % от общего числа почтовых отправок Почты России, при этом количество посылок китайского происхождения составило 17 % от общей массы. В 2008—2012 гг. объем рынка электронной торговли России вырос на 30—40 %. Объемы рынка электронной коммерции России были таковы: 2010 г. — 8 млрд долл., 2011 г. — 10,5 млрд долл., 2012 г. — 12 млрд долл., 2013 г. — 17 млрд долл., 2014 г. — 15 млрд долл., 2015 г. — 13,9 млрд долл., 2016 г. — 14,3 млрд долл., 2017 г. — 17,9 млрд долл.

В 2013 г. средний доход российского гражданина составлял 30,4 тыс. рублей (примерно 1 тыс. долл.). Доход бедных людей в Рос-

сии составлял примерно 1/4 среднего дохода. В 2014 г. средний доход российского жителя составлял 32,6 тыс. руб. (примерно 640 долл.). В 2015 г. самая низкая зарплата составляла в среднем 59,65 тыс. руб. (119,0 долл.). Уровень доходов в России средний, покупательский потенциал в электронной сети высокий. Испытав негативное влияние мирового финансового кризиса, розничная торговля в России продолжала падать, но при этом масштабы Интернет-рынка по причине удобства продолжают стабильно расти. Опираясь на прогноз, можно предположить, что российский Интернет-рынок растет в среднем на 25—30 % в год и в 2016 г. его объем достиг 17,8 млрд долл. По прогнозам, увеличившись на 23 %, рынок в 2017 г. должен составить 21,1 млрд долл.

Россия уже стала для китайского трансграничной Интернет-торговли целевой страной номер один. Примерно 60 млн российских пользователей Интернета — т. е. значительная часть — готовы совершать «он-лайн» покупки и проявляют большой интерес к произведенным в Китае одежде, обуви, головным уборам, электронике, кожгалантерее и другим товарам. Среди потока почтовых отправок в России каждый день есть примерно 100 тыс. отправок из Китая. Самая излюбленная россиянами Интернет-площадка — «Таобао» — стремительно наращивает объемы своих продаж, этот сайт ежедневно отправляет в Россию покупок в среднем на 4 млн долл.

II. Меры по ускорению китайско-российского сотрудничества в электронной коммерции.

Перед лицом множества благоприятных факторов российско-китайская электронная торговля в тесном взаимном сотрудничестве, используя многие эффективные меры усиления, вступила в этап развития и стала в настоящий момент новым фактором роста двустороннего торгово-экономического сотрудничества.

1. Строительство проекта «Один пояс — один союз» волеется в сотрудничество и прочистит «бутылочное горлышко» логистики китайско-российской электронной коммерции

В соответствии с осуществлением слияния проектов «Один пояс — один путь» и ЕАЭЭС (сокращенно «Один пояс — один союз») и уверенным продвижением российско-монголо-китайского

транспортного коридора сдерживавшее ранее быстрое развитие российско-китайского сотрудничества в электронной торговле «бутылочное» горлышко логистики будет прочищено, доставка трансграничных «он-лайн» покупок упростится и станет эффективнее.

Стоимость логистики составляет изрядную часть себестоимости для предприятий электронной торговли, влияние уровня логистического сервиса так или иначе оказывает сильное влияние на развитие, экспансию, рентабельность и другие стороны деятельности предприятий трансграничной электронной торговли. Масштабы трансграничной электронной торговли велики, клиенты разнообразны, все это требует совершенствования обстоятельного сервиса логистических цепочек, что требует управления всей цепочкой, включая транспортировку товара, его складирование и хранение (заказ — все, вплоть до последнего километра до покупателя).

В настоящий момент в электронной торговле существуют три основные логистические модели: используемая «Амазоном» модель «собственная логистика + аутсорсинг», другую модель использует eBay, который работает с «аутсорсингом» и третью — «Отто» — с «собственной логистикой». Первые два типа широко используются, третий встречается совсем нечасто. Созданная под эгидой «Алибабы» электронная «он-лайн» площадка «Али-эксперсс» соединила воедино заказ, оплату и логистику и с марта 2013 г. начала реализовывать за границу модель работы с розничным покупателем по схеме С2С. В основе используется модель «собственной логистики», но иные поставщики могут по факту выбирать из двух вариантов: «поставку он-лайн» или же «самостоятельную поставку».

На сегодняшний день в Китае при отправке почтовых отправок через границу крупные компании электронной торговли используют как модель «собственной логистики», так и модель «собственная логистика + аутсорсинг», мелкие предприятия и продавцы используют модель «аутсорсинга». В отправке трансграничных почтовых отправок в Китае на сегодня самыми «зрелыми» являются такие два сервиса Почты Китая, как «Международные почтовые бандероли» и «Международная ценная почта ЕМС», которые играют важную роль в продвижении электронной торговли между двумя странами.

В процессе сотрудничества в продвижении Россией и Китаем «Одного пояса — одного пути» инфраструктура воздушного, железнодорожного и автомобильного сообщения будет непрерывно улучшаться, логистические коридоры становиться все шире и удобнее, создавая благоприятные условия для развития электронной торговли между Россией и Китаем.

2. Формы расчетов диверсифицируются, становятся безопасными и удобными.

Розничные потребители китайских компаний электронной торговли находятся в разных странах и регионах, потребители из Европы и Америки относительно рано включились в Интернет-торговлю и их знания об Интернет-закупках довольно сильны. В некоторых странах с формирующейся экономикой развитие электронной коммерции идет относительно медленно, они сталкиваются с проблемами низкого покрытия сетью Интернет, сложностями оплаты, длительным временем доставки и прочими реальными проблемами.

Уровень покрытия России широкополосным Интернетом достигает 40 %. На конец марта 2013 г. «Али-Экспресс» совершил поставку более чем 70 млн зарегистрированных пользователей рунета. Поскольку на сегодняшний момент российская информационная инфраструктура не завершена, процесс платежей не приведен к нормативам, рынок электронных платежей недостаточно развит, имеются определенные сложности с электронными платежами. Кроме того, российские покупатели в Интернете испытывают неуверенность в безопасности электронных платежей.

В российско-китайской электронной торговле имеется немало видов платежей, удобных для сетевых покупателей обеих стран. Например «Али Экспресс» сделал доступной для российских покупателей такую электронную платежную платформу, как Webmoney, российские «он-лайн» покупатели могут сначала пополнить свой экаунт на Webmoney, а затем после совершения покупки на платформе «Али Экспресс» и подтверждения платежа автоматически запускается процесс отправки товара. Кроме того, некоторые китайские компании электронной торговли оказывают помощь российским компаниям электронной торговли в развитии платежных систем, разъяс-

няют местным «он-лайн» потребителям относительно безопасности «он-лайн» платежей, дабы у тех исчезли сомнения.

3. Китайская и российская таможи взаимно признают итоги надзора для трансграничных он-лайн покупок.

На сегодня китайские поставщики приняли обязательства по поставке товара российскому покупателю в течение 90 дней (до начала мая 2013 г. — 60 дней), поскольку срок периодических задержек товара на российской таможне слишком велик. С одной стороны, количество отправок огромно, ежедневно в Россию уходит более 40 тыс. отправок; с другой стороны, на российской таможне не хватает рабочих рук, и товар проходит очень медленно, сроки поставки безмерно затягиваются.

Китайская и российская таможи, ускоряя одновременно, создание системы «Электронный порт» и совершенствовании новых моделей экспортного контроля и надзора и системы надзора и контроля электронной торговли, особое внимание должны уделять непрерывной гармонизации и расширению сотрудничества российской и китайской таможенной службы. Согласно подписанному 22 октября 2013 г. «Протоколу между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Главным таможенным управлением Китайской Народной Республики о взаимном признании результатов таможенного контроля в отношении определенных видов товаров России и Китая, на опытных КПП (Дуннин — Полтавка, Суйфэньхэ — Пограничный), запускают программу взаимного «признания надзора» (для китайского экспорта фруктов и овощей и российского экспорта пиломатериалов). Когда условия созреют, Россия и Китай расширят количество таких КПП со взаимным признанием надзора и принимаемых видов товаров (особенно товаров двусторонней трансграничной электронной торговли), что позволит еще большему количеству российских и китайских экспортно-импортных предприятий (особенно предприятий внешней электронной торговли) в полной мере использовать преимущества удобного пересечения границы. Это подразумевает, что при пересечении таможенной границы товары из Китая в Россию и из России в Китай как правило не подвергаются повторному контролю, следуя далее и используя, таким образом, удобство прохождения границы. Россий-

ская и китайская таможи уже упростили таможенные процедуры, снизили материальные и трудовые затраты, что позволяет экспортно-импортным предприятиям сэкономить время и снизить себестоимость, так что можно надеяться на расширение ассортимента товаров и количества КПП со взаимным признанием определенных групп товаров, что ускорит создание удобных и выгодных условий для экстраординарного развития торгово-экономического сотрудничества.

Правительствам России и Китая нужно предпринять все меры для формирования соответствующей политики поддержки, дабы открыть зеленую улицу российско-китайской трансграничной электронной торговле, предоставить таможенные льготы, упростить карантин товаров, ускорить прохождение товарами таможи.

4. Китайская электронная коммерция прилагает усилия для расширения сервисов в России.

В условиях стабильного развития российско-китайского двустороннего сотрудничества китайские фирмы электронной коммерции берут в поле зрения российский рынок, или создают электронные платформы для электронной торговли с Россией, либо отправляются в Россию создавать «заграничный склад», или же, пользуясь конъюнктурой, объединяют усилия для развертывания электронной торговли с Россией.

Трансграничная логистическая компания «4PX» и действующий под эгидой «Алибабы» «Али Экспресс» установили отношения стратегического сотрудничества, вследствие чего «4PX» стал центральным партнером «Али Экспресс» в поставке его товаров в Россию, что придаст новое развитие электронной торговле с Россией. 15 мая 2015 г. китайская компания «Jingdong» подписала соглашение с российской компанией курьерской доставки SPSR Express. «Jingdong» планирует стать одной из крупнейших электронных площадок в России, что позволит забрать под себя до 90 % местного рынка. В последующие 5 лет «Jingdong» планирует довести объемы до нескольких десятков миллионов долларов, что будет иметь для трансграничной электронной торговли России и Китая весьма важный эффект лидирующего образца.

15 июля 2015 г. в Москве компания «Ruston» и международный коммерческий центр Гринвуд подписали соглашение о строительстве заграничного склада «Ruston — Greenwood», позволяющее решать вопросы двусторонней электронной торговли, такие как длительные сроки доставки, невозможность возврата товара, отсутствие послепродажного сервиса и другие вопросы. Китайские компании электронной торговли посредством заграничного склада смогут заблаговременно на российской территории подготовить товар, после совершения транзакции передать информацию на заграничный склад для пересылки товара, быстро оформить заказ, распределить заказы, разослать заказы и совершить прочие сервисы, и, таким образом, позволить российским потребителям удовлетвориться быстрой покупкой. Строительство этого склада снизит время логистики китайско-российской электронной торговли с нынешних 20—30 дней до 2—7 дней, и одновременно сможет обеспечить российских потребителей иными ранее недоступными услугами.

5. Создание складских центров в сопредельных с Россией приграничных регионах.

В сопредельных с Россией китайских регионах, таких как Дунбэй и Синьцзян следует создать логистические центры, ориентированные на осуществление складского хранения, распределения, упаковки, доставки, таможенной очистки, и прочие информационные сервисы для поставки товаров в Россию. Как, например, в Харбине, Муданьцзяне, Суйфэньхэ, Хоргосе и других ориентированных на Россию и государства Средней Азии городах необходимо создать крупные складские логистические центры, способные положительно проявить географические преимущества и оптимизировать ресурсы, значительно снизить себестоимость ориентированной на Россию электронной торговли и сократить время поставки товара до российского покупателя.

6. Создание Союза сотрудничества с Россией в электронной торговле.

Возглавляемые крупными предприятиями электронной торговли (таким, как «Али-Экспресс» или «Jingdong Mall»), торгующими с Россией, объединенные предприятия электронной торговли, торгующие с Россией, учреждают Союз сотрудничества с Россией в электронной торговле. Данный союз определяет отраслевые нормы,

формирует и отбирает качественные ресурсные источники, обеспечивает обмен соответствующей информацией, позволяет избегать недобросовестной конкуренции, общими усилиями стимулирует стабильное и быстрое развитие электронной торговли с Россией.

7. Создание информационно-консалтинговой платформы электронной коммерции.

Строительство консалтинговой платформы по вопросам трансграничной электронной торговли с Россией, предоставляющей предприятиям и фирмам необходимые консалтинговые услуги, контракты и советы, которые будут стимулировать электронную торговлю и формировать ее нормативную базу с тем, чтобы обеспечить быстрое и стабильно надежное и долговременное развитие трансграничной электронной торговли с Россией.

8. Усиление подготовки кадров специалистов для электронной коммерции в России.

Следует принять все возможные меры для усиления подготовки специалистов по электронной торговле с Россией. Во-первых, объединить предприятия и учебные заведения в подготовке специалистов «под заказ». В настоящий момент в Китае ряд ВУЗов уже использует эту форму подготовки специалистов для электронной торговли с Россией, например Институт экономики и промышленно-коммерческого управления Хэйлунцзянского университета подписал соглашение с логистической компанией «Рустон», для подготовки специалистов по электронной торговле с Россией. Во время обучения студенты часть времени посвящают изучению базовых знаний специальности, а другую часть проводят на практике на предприятии, повышая свою адаптированность к будущей работе. Во-вторых, в соответствии с необходимостью дополнительных специальных знаний для электронной коммерции с Россией в Институте русского языка Хэйлунцзянского университета используется модель «экспресс русского языка» в подготовке специалистов, используя в подготовке специалистов (шаблоны, применимые в электронной торговле с Россией). В-третьих, опираясь на национальные базы по продолжающему обучению и подготовке специалистов электронной торговли, необходимо создать местные территориальные базы по продолжающему обучению и подготовке специалистов электронной

торговли, приложить максимум усилий в работе по подготовке специалистов экстренно востребованных, высококвалифицированных специалистов и технических специалистов.

III. Грядущие тренды китайско-российского сотрудничества в электронной коммерции.

Китайско-российские отношения достигли самого лучшего в истории уровня, вступили в фазу китайско-российского всеобъемлющего стратегического партнерства, сопряжение и сотрудничество «экономического пояса Великого Шелкового пути и Евразийского экономического союза неустанно продвигается, взаимодействие и сотрудничество в освоении и возрождении сопредельных регионов двух стран разворачивает кооперацию двух стран в самых различных областях и особенно сформировало прекрасную основу для сотрудничества в трансграничной электронной торговле и создало доселе невиданные шансы и условия развития. При таком множестве совпавших благоприятных факторов китайско-российская электронная торговля вступит в период стремительного развития. Сетевая клиентура с обеих сторон огромна, емкость и потенциал рынка электронной торговли велик. Таким образом имеются прекрасные перспективы.

Будущее китайско-российское сотрудничество в электронной торговле неизбежно становится все более тесным, количество платформ множится, структура непрестанно оптимизируется, качество товара все надежнее, расчеты в сети все более удобны, уровень логистики, таможенного и прочих сопряженных сервисов все выше, масштабы сотрудничества все шире, уровень сотрудничества непрерывно повышается — таким образом тенденции развития благоприятны.

Трансграничная электронная торговля коренным образом изменила модели традиционной международной торговли, она изменит модель и структуру китайско-российского торгово-экономического сотрудничества, а также окажет всестороннее влияние на осуществление трансформации и повышения уровня, ускорит последовательное развитие и состыковку с проектом «Один пояс — один путь», создаст стабильную материальную базу для укрепления и углубления китайско-российского стратегического партнерства.

Перевод: А.В. Пиковер

Примечания

¹ Россия намеревается изменить правила регулирования электронной торговли в части беспрошльного совершения покупок частными лицами. URL: <http://www.mofcom.gov.cn/201405/201405.shtml>

² Цзян Чжэньцзюнь. Исследования совместного строительства Китаем и Россией «одного пояса одного пути» и двустороннего торгово-экономического сотрудничества // Исследования России, Восточной Европы и Средней Азии. 2015. № 4.

³ Восемь вертикальных и восемь продольных — сеть высокоскоростных ж/д магистралей, которая должна быть завершена в Китае к 2030 г.

⁴ Рынок электронной коммерции в России достиг 13,9 млрд долл. URL: http://www.cnews.ru/news/top/2016-03-02_13; Рынок интернет-торговли в России по итогам 2016 года вырос на 21 %, до 920 млрд руб. URL: https://www.dp.ru/a/2017/03/14/Rinok_internet-torgovli_v; «Али Экспресс увеличил максимальный срок поставки товаров в Россию до 30 дней». URL: <http://tech.hexun.com/2013-05-15/154141196.html>

Раздел 3

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ОТРАСЛЕВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ НА СОПРЕДЕЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ

*С.Л. Сазонов, Чэнь Сяо (КНР)**

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЙ ПРИГРАНИЧНОЙ ИНТЕГРАЦИИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Аннотация. В статье определены и систематизированы приоритетные направления развития российско-китайского приграничного инфраструктурного сотрудничества. Реализация конкретных предложений по развитию транспортной системы ДФО РФ и формированию новых конфигураций совместной российско-китайской приграничной инфраструктурной интеграции позволит увеличить уровень надежности транспортного сообщения между РФ и КНР. Это позволит заинтересовать и побудить Китай к транзиту грузов из стран АТР в Европу через территорию РФ по российским маршрутам, а также будет способствовать развитию региональной торговли между двумя великими соседями.

* Сазонов Сергей Леонидович, к.э.н, ведущий научный сотрудник ЦЭСИК, ИДВ РАН; Чэнь Сяо (КНР), аспирантка ИДВ РАН.

Ключевые слова: Север-Восток Китая, провинции, Дальневосточный федеральный округ, приграничная инфраструктурная интеграция, виды транспорта, транзит, внешняя торговля, региональные программы развития транспорта, инфраструктурное сопряжение, взаимная выгода.

Интенсивное использование транспортной инфраструктурной сети, ее расширение и модернизация являются необходимым условием и приоритетным направлением российско-китайского сотрудничества. В документах, подписанных руководителями двух государств, подчеркивается необходимость активно развивать трансграничную транспортную сеть, улучшать условия для транзита китайских грузов. В предлагаемой статье подробно рассматриваются состояние и перспективы сотрудничества РФ и КНР в области железнодорожного, автомобильного, авиационного и водного транспорта, включая тему модернизации портов и сферу энергетического сотрудничества.

Развитие железнодорожного сообщения

Железнодорожный транспорт обслуживает более 75 % от общего объема перевозок между двумя странами. В течение последних десятилетий в двусторонних железнодорожных перевозках наблюдался серьезный дисбаланс. Объем перевозок из России в КНР превышает 90 % общего объема российско-китайских грузовых железнодорожных перевозок¹. Перевозки из Китая составляют всего около 9 % от общего объема грузовых железнодорожных перевозок, а менее 1 % приходится на транзит².

Железнодорожная сеть Забайкальского края протяженностью 2,4 тыс. км представлена Забайкальским участком Транссибирской магистрали и Байкало-Амурской магистралью. Забайкальская железная дорога является связующим звеном между центром России и Дальним Востоком, в зоне ее влияния находится основная часть российских экономически развитых районов и приграничные территории КНР, включая провинцию Хэйлуцзян и АРВМ. Сегодня увеличиваются прием и передача грузов на основном российско-китайском железнодорожном переходе Забайкальск—Маньчжоули,

который в 2016 г. обработал около 30 млн т грузов, или 70 % общего объема российско-китайских железнодорожных перевозок³. На этом переходе формируется до 60 % экспорта РФ в КНР и большая часть транзитного потока из КНР в страны Европы. Первый грузовой поезд из китайского города Сучжоу (Цзянсу) в Европу отправился через Маньчжоули в сентябре 2013 г., а в 2016 г. через КПП Забайкальск—Маньчжоули проходило 25 международных грузовых железнодорожных маршрутов, соединяющих Китай с городами России, Польши, Германии и других европейских стран. В 2016 г. через КПП Забайкальск—Маньчжоули проследовало 1036 международных составов (прирост на 88 % по сравнению с 2015 г.), поездами Китай—Европа было перевезено 72 972 стандартных контейнера с грузами общей стоимостью 3,67 млрд долл. (прирост на 52 % и 47 % соответственно).

В феврале 2015 г. из Харбина в центральную Россию отправился первый регулярный грузовой состав с оборудованием для нефтедобычи. Конечной целью маршрута длиной 6578 км стала станция Биклянь (Куйбышевская железная дорога, Татарстан), а время в пути составило 10 дней⁴. В октябре 2015 г. из Уханя (Хубэй) через КПП Забайкальск—Маньчжоули начались железнодорожные грузовые перевозки до Москвы. Первый поезд (41 контейнер), нагруженный электроникой и компьютерной техникой из Уханя, преодолел расстояние в 9779 км за 12 дней. Во время обратного рейса он был нагружен древесиной и пиломатериалами⁵. В феврале 2016 г. из Харбина в Россию отправился грузовой поезд с 47 контейнерами, груженными китайскими товарами стоимостью 10 млн юаней (1,46 млн долл.), т. е. стал постоянно действующим новый 5889-километровый грузовой маршрут между двумя странами через КПП Забайкальск—Маньчжоули по маршруту Харбин (вокзал Сяньфан)—Новосибирск—Екатеринбург—Сортировочный. В дальнейшем маршрут Харбин—Екатеринбург будет продлен до Москвы с остановками в других крупных российских городах, поезд будет отправляться в рейсы в обоих направлениях два раза в неделю. До открытия этого железнодорожного маршрута грузы из Южного Китая в Россию в основном транспортировались по морю через порт Далянь, а на доставку требовалось около 40 дней. Новый маршрут позволяет сократить

время транспортировки до 10 дней⁶. 10 ноября 2016 г. грузовой состав с рефрижираторными вагонами впервые отправился из Даляня в Москву. Новый маршрут позволил на 60 % сократить время транспортировки грузов между двумя городами по сравнению с прошлыми железнодорожно-морскими перевозками⁷.

9 апреля 2016 г. из порта Инкоу (Ляонин) отправился грузовой поезд, который преодолел более 6,5 тыс. км пути и прибыл на станцию Ховрино в Москве. Благодаря оптимизации процесса транспортировки и сокращению промежуточных звеньев, упрощению таможенных формальностей потребовалось всего 10 дней, чтобы доставить грузы из порта Инкоу в Москву⁸. В ноябре 2016 г. Yingkou Port Group Corporation приобрела 49 % акций международного логистического терминала Белый Раст в Москве, принадлежавшего ОАО «РЖД», который является транспортным узлом для ежедневной обработки свыше 20 контейнерных поездов, обеспечивающих перевозку грузов между КНР и странами Европы. Обе компании договорились инвестировать 18 млрд рублей (283 млн долл.) для превращения этого логистического терминала в крупнейший центр по сбору и обработке контейнерных грузов в Москве, который будет способствовать увеличению грузопотока между КНР, РФ и странами Европы. В июле 2016 г. пилотный грузовой состав вышел из Наньцзина (Цзянсу) и через 15 дней прибыл в Москву. Запланировано, что с 2017 г. по этому маршруту раз в неделю поезд будет перевозить в столицу РФ товары, произведенные в провинциях, примыкающих к дельте р. Янцзы. В августе 2016 г. был открыт новый маршрут грузовых перевозок между г. Иу (Чжэцзян) и российским Челябинском. Поезд X8024 преодолел 7,2 тыс. км между двумя городами за 8 дней, в то время как время прохождения по морскому пути между Иу и Челябинском составляло 35 дней⁹. Планируется, что этот маршрут будет продлен до Москвы¹⁰. 28 сентября 2016 г. первый грузовой состав с электроникой и продукцией легкой промышленности вышел из Гуанчжоу и через 14 дней, и преодолев расстояние в 11,5 тыс. км, прибыл на станцию Ворсино в Калужской области, где недавно был введен в эксплуатацию логистический центр, способный ежегодно обрабатывать 350 тыс. контейнеров¹¹. В октябре 2016 г. в Екатеринбург прибыл первый регулярный грузовой поезд из Шэньяна¹², ко-

торый через КПП Забайкальск—Маньчжоули доставил в 50 контейнерах строительное и телекоммуникационное оборудование. Время в пути из Шэньяна до конечного пункта Екатеринбург-Сортировочный составило 10 дней.

Важная роль в вопросах транспортного взаимодействия с Китаем принадлежит Дальневосточной железной дороге (ДВЖД), являющейся замыкающим звеном Транссиба. Общая протяженность ДВЖД составляет 7,5 тыс. км, на ней находится более 350 станций, она представляет собой опорную транспортную сеть и является важным элементом общей инфраструктуры Дальнего Востока РФ. ДВЖД дает выход грузам к крупным морским портам Ванино, Находка, Владивосток, Посыет, Зарубино, а также трем пограничным железнодорожным пунктам пропуска с КНР и КНДР: Гродеково—Суйфэньхэ, Махалино—Хуньчунь (Приморский край) и Хасан—Туманган. Устойчивый рост российско-китайского товарообмена сказывается на увеличении объема железнодорожных грузоперевозок через пограничный переход Гродеково—Суйфэньхэ, на который в 2016 г. приходилась треть российско-китайских железнодорожных перевозок и 80 % всего грузооборота между провинцией Хэйлунцзян и РФ. В 2015 г. объем грузоперевозок через КПП составил более 7 млн т. Объем перевозки транзитных грузов через КПП пока невелик — в 2016 г. через железнодорожный пограничный переход было перевезено около 2,9 тыс. транзитных контейнеров¹³. Харбинская железная дорога и ДВЖД договорились о дальнейшем развитии транзита контейнерных грузов через пограничный переход Гродеково—Суйфэньхэ. В период 2015—2016 гг. продолжались работы по усилению мощностей пограничного железнодорожного узла Суйфэньхэ с тем, чтобы КПП мог ежегодно беспрепятственно пропускать более 30 млн т грузов¹⁴. В ноябре 2016 г. на железнодорожной станции Суйфэньхэ была завершена модернизация грузового терминала, что позволило значительно увеличить возможности международных комбинированных перевозок. Благодаря модернизации погрузочно-разгрузочные мощности станции выросли в пять раз¹⁵.

Правительство РФ в настоящее время реализует проект «Приморье-1»¹⁶, направленный на развитие транспортного сообщения

между Приморьем и СВК. В декабре 2013 г. через КПП Гродеково—Суйфэньхэ прошел демонстрационный транзитный контейнерный состав из Китая, состоящий из 40 вагонов, а через 11 часов он прибыл в порт Восточный, откуда контейнеры были отправлены в южные порты КНР и в Республику Корея (РК). Этот транспортный коридор выступает альтернативой маршруту через порт Дялянь, который сегодня заметно перегружен. 30 ноября 2016 г. контейнерный поезд с 484 т соевых бобов из провинции Хэйлуцзян отправился через КПП Суйфэньхэ в порт Восточный, откуда груз морским путем был доставлен в Шанхай. Прохождение этого маршрута заняло 15 дней. Открытие новой транзитной линии позволило не только сэкономить время на транспортировку сельскохозяйственной продукции с севера на юг страны, но и снизить себестоимость перевозки¹⁷.

Непосредственно с Китаем Россия связана примыкающей к Транссибирской магистрали Харбинской железной дорогой (ХЖД), которая ранее называлась Китайско-Восточной железной дорогой (КВЖД). В период строительства Транссибирской магистрали КВЖД была ее прямым продолжением на территории Маньчжурии и в течение нескольких десятилетий была непосредственной частью Транссиба. ХЖД проходит по СВК по маршруту Маньчжоули—Хайлар—Цицикар—Харбин—Муданьцзян—Суйфэньхэ, от которого отходит сеть железных дорог, соединяющих ХЖД с городами провинции Хэйлуцзян у российско-китайской границы. Однако все эти дороги не имеют прямого выхода на территорию России из-за отсутствия мостов через реки Амур и Уссури. ХЖД связана с разветвленной сетью дорог внутри самого Китая и железными дорогами КНДР через КПП Ляньгун—Синьчжу (Ляонин) и с планируемой для восстановления Транскорейской магистралью через Тумэньцзян (Цзи-линь).

В 2015 г. Китайская железнодорожная корпорация при участии властей северо-восточных провинций и АРВМ разработала «План создания сети железных дорог СВК в направлении РФ» общей протяженностью в 1,5 тыс. км. Эта сеть будет играть роль своеобразного моста, связывающего северо-восточные провинции Китая с ДФО РФ. План строительства железных дорог предусматривает: прокладку

640 км пассажирской железной дороги Цицикар—Маньчжоули; реконструкцию 138,8 км железной дороги Суйфэньхэ—Муданьцзян; строительство 85 км магистрали Гулянь—Логухэ; строительство мостов в Тунцзяне общей протяженностью 33 км; расширение и реконструкцию 180 км железной дороги Фулитунь—Туцзян; строительство 97 км железной дороги Танванхэ—Цзяин; 50 км участка Хэбэй—Миншань; прокладку 324 км железной дороги Ханьцзяюаньцзы—Хумато—Хэйхэ¹⁸. В 2015 г. правительство провинции Хэйлунцзян разработало программу строительства 160 объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры на период до 2020 г.¹⁹ Первая в Северо-Восточном Китае высокоскоростная железная дорога (ВСЖД) Дандун—Далянь, проходящая вдоль морского побережья, в 2015 г. ознаменовала открытие движения по железнодорожному коридору на востоке СВК протяженностью 1,3 тыс. км. ВСЖД построена как важная составляющая железнодорожного коридора на востоке СВК и входит в состав железнодорожной сети, охватывающей центральную и южную части пров. Ляонин. В 2016 г. продолжалась электрификация ветки Харбин—Маньчжоули, проводились работы по соединению железной дорогой пограничных городов Дуннин, Суйфэньхэ, Тунцзян и Хэйхэ²⁰. 1 ноября 2016 г. был сдан в эксплуатацию первый электрифицированный участок имеющей более чем 100-летнюю историю железнодорожной магистрали Харбин—Маньчжоули²¹. Этот участок протяженностью 282 км связывает Харбин с Цицикаром, проектная скорость движения поездов по нему составляет 160 км/ч.

В 2015 г. глава провинции Цзилинь Цзян Чаолян выступил с предложением о строительстве ВСЖД Хуньчунь—Владивосток. Хуньчунь расположен всего в 180 км от Владивостока, ежедневно более 1 тыс. россиян проезжали через г. Хуньчунь, однако на машине поездка в один конец занимала 5 ч. Строительство ВСЖД позволит не только стимулировать развитие туристических и торговых отношений провинции Цзилинь и ДФО РФ, но и активизировать сотрудничество китайской провинции со странами СВА. В 2016 г. руководство провинции Цзилинь заявило о намерениях в течение ближайших трех лет запустить международный железнодорожный маршрут, связывающий Чанчунь, Улан-Батор и ряд крупных рос-

сийских городов. Чтобы справиться с растущим грузопотоком в 2016 г. власти провинции Цзилинь активно проводили реконструкцию и расширение железнодорожного КПП Хуньчунь. В 2013 г. после двенадцати лет бездействия российской стороны были восстановлены незначительные грузовые перевозки по железной дороге длиной в 100 км Махалино—Камышева—Хуньчунь (юг Приморского края РФ, МТК «Приморье-2»²²). В 2014 г. начались регулярные перевозки угля по этой дороге, и в 2016 г. по ней было перевезено 2 млн т грузов, из которых более 1 млн т пришлось на перевозки угля²³. Магистраль Махалино—Камышева—Хуньчунь обладает огромным преимуществом: это единственный железнодорожный путь между провинцией Цзилинь и Приморским краем, имеющим выходы к Японскому морю. Магистраль позволяет осуществлять транзит грузов из Китая через порт Зарубино в Японию, РК и другие страны АТР.

Что касается пограничного перехода Хасан—Туманган, то объемы перевозок здесь пока не велики, а планы восстановления КПП связаны с реализацией проекта транспортировки угля по железнодорожной магистрали (54 км) Хасан—порт Раджин (КНДР) для последующей отправки в соседний южнокорейский порт Пхохан. Развитие проекта позволит улучшить отношения между РК и КНДР, ускорить процесс объединения двух частей Корейского полуострова и в будущем обеспечить загрузку Транссиба товарами из РК, КНР и других стран АТР.

Планы дальнейшего развития российско-китайской интеграции в области железнодорожного транспорта наталкиваются на серьезные инфраструктурные ограничения. На всем протяжении государственной границы между КНР и РФ протяженностью 4,3 тыс. км пока что реально задействованы лишь два построенных более 100 лет назад железнодорожных переходов. Это — Забайкальск—Маньчжоули и Гродеково—Суйфэньхэ, расстояние между которыми составляет 3,2 тыс. км. Поэтому план по созданию дополнительного круглогодичного мостового перехода через реку Амур уже давно стал актуальной задачей. Воплощение идеи строительства перехода сегодня связано с территорией ЕАО. В 2014 г. началось строительство моста Нижнеленинское—Тунцзян протяженностью 2,215 км, из

них — 1,9 км на китайской стороне. Он протянется от Северного железнодорожного вокзала г. Тунцзян, соединится с железнодорожной веткой Нижнеленинское—Биробиджан и далее с ДВЖД. Максимальная скорость движения поездов по мосту составит 100 км/ч²⁴. В мае 2016 г. было полностью завершено строительство китайской части моста²⁵, однако даже в конце 2016 г. российская сторона не достроила свой участок.

Получают развитие железнодорожные перевозки из КНР в РФ через территорию Монголии. В 2016 г. в АРВМ были построены две железные дороги, берущие начало в городах Фусинь (Ляонин) и Тунляо (АРВМ) и заканчивающиеся в одной конечной точке — КПП Эрэн-Хото, грузооборот которого в 2016 г. составил 15 млн т²⁶. Две новые железнодорожные линии заметно увеличили грузооборот континентальной железнодорожной магистрали Пекин—Эрэн-Хото—Замын-Удд—Улан-Батор—Наушки—Улан-Удэ—Иркутск, которая с 2016 г. вошла в фазу активной эксплуатации по западному маршруту на территории Монголии и РФ. Грузовые составы преодолевают 7858 км до Иркутска за 132 часа (33 остановки), а для возвращения в Пекин поездка занимает 13 дней²⁷.

Для наращивания объемов перевозок из РФ в КНР и в обратном направлении через территорию Монголии рассматриваются следующие проекты. На центральном направлении — электрификация и строительство вторых путей на участке Сухэ-Батор—Сайншанд—Замын-Удд (1,1 тыс. км). На северном направлении — строительство железнодорожного пути Эрдэнэт—Овоот (545 км), строительство ветки Овоот—Арц Суурь (215 км) с возможностью выхода на территорию РФ и стыковки с железной дорогой Кызыл—Курагино. На западном маршруте — модернизация железнодорожной магистрали для развития транзитных перевозок из РФ в направлении КНР, Пакистана и Индии. На восточном направлении — модернизация железнодорожного участка Чойбалсан—Эрцэнав (239 км) с перспективой развития транзита в направлении Хут—Бичигт²⁸. На основе решений, принятых на полях саммита ШОС в Уфе (июль 2015 г.), в 2016 г. была разработана «Программа строительства экономического коридора «Россия—Китай—Монголия», которая ориентирована на сопряжение инициатив ЭПШП, ЕАЭС и монгольской «Степной

путь» и будет стимулировать объединение российских и китайских железнодорожных магистралей с сетью железных и автомобильных дорог Монголии.

Совместные автомобильные перевозки

Вторым по значимости в приграничном взаимодействии можно считать автомобильный транспорт, который является удобным и массовым. В 2016 г. объем перевозок грузов автомобильным транспортом между РФ и КНР превысил 2 млн т, что составило незначительную часть в сравнении с общим объемом грузоперевозок между Россией и Китаем²⁹. Основная причина заключается в общей неразвитости автодорожной сети ДФО РФ. Плотность сети автомобильных дорог с твердым покрытием в приграничных регионах России мала и составляет 6,6 км на 1 тыс. кв. км, что существенно ниже аналогичного показателя по РФ в целом — 31,7 км на 1 тыс. кв. км³⁰. Техническое состояние автодорожной сети очень низкое, значительная часть дорог, построенных в 1980-х годах, не реконструировалась, поэтому пропускная способность транспортной сети и ее параметры не соответствуют современным требованиям по скорости, нагрузкам и безопасности движения. Некоторые автомобильные дороги не имеют альтернативного маршрута, не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог. Резко проявляется дефицит пропускной способности дорожной сети на подходах к приграничным транспортным узлам и морским портам.

Наряду с КПП немаловажным звеном транспортной цепи являются дороги от магистральных железнодорожных и федеральных автомобильных трасс до государственной границы. Необходима первоочередная модернизация автомобильных дорог, ведущих к КПП Пограничный—Суйфэньхэ, Полтавка—Дуннин, Краскино—Хуньчунь и Благовещенск—Хэйхэ. Китайской стороной в последние годы были построены новые современные высокоскоростные автомобильные магистрали, налажено сквозное сообщение через всю территорию Китая с юга на север — от Сянган до Тунцзяня и Хэйхэ. В СВК открыты скоростные автомагистрали Далянь—Хэйхэ,

Маньчжоули—Суйфэньхэ, Муданьцзян—Хуньчунь, которые напрямую связывают города СВК с российскими КПП Благовещенск, Забайкальск, Гродеково и Краскино. В 2014 г. было открыто автомобильное движение по полностью реконструированной скоростной автомагистрали Чанчунь—Хуньчунь. Новая скоростная автомагистраль, реконструкция которой обошлась в 3,5 млрд юаней (около 500 млн долл.), позволила значительно улучшить логистическую обстановку в Хуньчуне, являющемся воротами СВК для экспорта товаров в Россию и КНДР. Введение в эксплуатацию новой китайской автомобильной магистрали и реконструкция маршрута Хуньчунь—Краскино—Славянка способствовало увеличению в 2014 г. объема грузооборота между двумя соседними приграничными городами на 25 %, а его стоимость составила 500 млн долл.³¹ Сегодня через Харбин проходит более 300 дорог, связывающих его с другими населенными пунктами в пределах и за пределами провинции Хэйлунцзян.

В 2015 г. правительства Забайкальского края и АРВМ подписали протокол о сотрудничестве в строительстве железных и автомобильных дорог на приграничных территориях и развитии инфраструктуры пунктов пропуска. Эти направления включают строительство железной дороги Хайлар—Приаргунск через пограничный КПП Хэйшаньтоу—Староцурухайтуй и дорогу Мордагэ—Шивэй—Олочи, проведение реконструкции автомобильных дорог Староцурухайтуй—Приаргунск—Борзя и Лабудалинь—Хэйшаньтоу. Принято решение о переводе КПП Староцурухайтуй—Хэйшаньтоу на семидневную рабочую неделю, увеличение количества рейсов по маршруту Лабудалинь—Приаргунск до одного в день, изменение статуса КПП Олочи—Шивэй с грузового на пассажирский и введение 24-часового рабочего дня для таможни. В Приаргунском районе Забайкальского края планируется строительство приграничной торговой зоны³². Китайская сторона запланировала на период 2013—2018 гг. большой объем работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог СВК, которые тесно связаны с сетью автодорог на территории Китая и могут быть использованы для транспортировки грузов между территориями РФ и КНР. На китайской территории запланировано строительство скоростной магистрали Мань-

чжоули—Дацин, которая свяжет крупный центр нефтедобычи и нефтепереработки Дацин (Хэйлунцзян) с пограничным переходом Маньчжоули (АРВМ), и автодороги Дуннин—Муданьцзян (Хэйлунцзян), которая станет частью скоростной автотрассы Суйфэньхэ—Маньчжоули. Кроме того, китайской стороной намечено строительство автомобильной дороги от автомобильного КПП Хуньчунь до автодороги Хуньчунь—Тумэнь, выходящей на скоростную магистраль Хуньчунь—Чанчунь. Планами предусмотрена прокладка автомобильной дороги от КПП Логухэ до Мохэ (Хэйлунцзян), реконструкция автодороги № 301 Маньчжоули—Хулунбуир (АРВМ) и шоссе Хэйшаньтоу—Лабудалинь (АРВМ)³³. В результате реализации совместных планов на российско-китайской границе должны появиться четыре автомобильных перехода мощностью 4—6 млн т в год каждый³⁴.

Строительство высокоскоростного автодорожного моста протяженностью 19,9 км через реку Амур, соединяющего Благовещенск и Хэйхэ, началось в Амурской области в конце декабря 2016 г. Проект обойдется примерно в 2,47 млрд юаней (355,6 млн долл.), планируется подвести 11 км подъездных путей, а мост будет сдан в эксплуатацию в октябре 2019 г.³⁵ Ожидается, что с 2020 г. ежегодная пропускная способность нового автомобильного моста составит 3 млн т грузов и более 3 млн пассажиров³⁶. Сегодня транспортное сообщение между двумя городами осуществляется 16 судами на воздушной подушке, действует временная понтонная переправа. 8 ноября 2016 г. на КПП Хэйхэ был сдан в эксплуатацию новый терминал пограничного и таможенного досмотра. Новый терминал включает шесть коридоров для прохождения границы, занимает площадь в 4879 кв. м и позволяет увеличить годовой пассажирооборот китайского КПП с 2 до 3 млн человек³⁷.

Для ослабления нагрузки на железнодорожные магистрали Монголии в 2015 г. китайские компании приступили к строительству скоростного шоссе от приграничного пункта Замын-Удд до провинциальной столицы Западного Гоби г. Саиншанд (124 км)³⁸. С окончанием строительства шоссе будет открыто движение по всей автомобильной магистрали от монгольской столицы Улан Батор до приграничного пункта Эрэн-Хото на китайско-монгольской грани-

це (660-км). Новая магистраль позволит не только повысить пропускную способность КПП Эрэн-Хото—Замын-Удд, но и объединить автомобильные магистрали КНР, Монголии и России. В сентябре 2016 г. из ГЧАР через г. Тяньцзинь был открыт новый автомобильный маршрут в РФ через территорию Монголии, который на 2/3 сократил этот путь (до 3-х дней) и снизил на 10 % себестоимость транспортировки грузов по сравнению с перевозками железнодорожным транспортом. Раньше для въезда на территорию РФ через КПП Суйфэньхэ—Гродеково железнодорожным составам приходилось преодолевать лишние 1 тыс. км. С введением в эксплуатацию нового автомобильного маршрута появилась возможность альтернативных железнодорожным автомобильных прямых перевозок из Тяньцзиня в Улан-Батор (Монголия) и Улан-Удэ (РФ)³⁹.

Трансграничная авиационная инфраструктура

В Программе сотрудничества на 2009—2018 гг. ключевыми международными аэропортами для развития СВК были определены воздушные гавани городов Харбин, Шэньян, Чанчунь и Хух—Хото; для ДФО РФ — Петропавловск-Камчатский, Хабаровск, Владивосток, Иркутск, Якутск. В рамках программы российская сторона также приступила к реконструкции аэропортов Читы, Краснокаменска и Благовещенска, намечены планы строительства аэропорта в Забайкальске. Китайская сторона начала работы по строительству аэропортов в городах Чанхай (Ляонин), Суйфэньхэ, Фуюань, Удаляньчи, Ябули (Хэйлунцзян), стала осуществлять комплексную реконструкцию и удлинение взлетно-посадочных полос в городах Хух-Хото, Харбин, Шэньян, Далянь, Чанчунь⁴⁰. Провинциальные власти также приступили к строительству аэропортов в ряде городов СВК, которые прежде не имели своих аэродромов, — Байшань, Тунхуа и Байчэн (Цзилинь), Мохэ и Дацин (Хэйлунцзян)⁴¹. В 2016 г. в Суйфэньхэ началось строительство аэропорта, который будет оборудован курсо-глиссадной системой захода на посадку и располагать шестью стоянками для самолетов категории С, что позволит принимать такие пассажирские авиалайнеры, как Boeing 737 и Airbus A320.

Аэропорт сможет ежегодно принимать 450 тыс. пассажиров и обрабатывать 3,6 тыс. т грузов⁴².

Международный аэропорт Харбина Тайпин определен китайским правительством в качестве ведущего аэропорта по развитию авиационного сообщения с Россией. По количеству авиационных маршрутов в РФ Харбин занимает первое место среди всех аэропортов СВК⁴³. В 2013 г. из Харбина было открыто 11 новых авиационных маршрутов в российские города Хабаровск, Владивосток, Якутск, Южный Сахалинск, Благовещенск, Челябинск, Иркутск⁴⁴. В 2014 г. из Харбина был открыт международный чартерный рейс Харбин—Москва транзитом через казахстанский город Актобе, а с 2015 г. активизировались смешанные пассажирские и грузовые перевозки по маршрутам Харбин—Новосибирск, Харбин—Красноярск и Харбин—Екатеринбург—Москва. За два года общая стоимость грузов, перевезенных чартерными авиарейсами по маршруту Харбин—Екатеринбург—Москва, превысила 400 млн долл., среднее время доставки посылок в Россию сократилось с двух месяцев до семи дней, объем грузооборота составил 30 % от общего количества посылок, которые отправляют в Россию китайские коммерсанты⁴⁵. В апреле 2016 г. авиакомпания «Уральские авиалинии» открыла новый рейс между Харбином и Санкт-Петербургом с транзитной посадкой в Екатеринбурге. Новый рейс выполняется самолетом Аэробус А320 раз в неделю. Открытие рейса расширит географию международных полетов из аэропорта Харбина, откуда сегодня еженедельно совершается 20 рейсов в города России⁴⁶.

В период 13-й пятилетки городские власти Харбина намерены создать «Международный воздушный Шелковый путь» в Россию⁴⁷. Муниципальные власти Харбина планируют расширить российско-китайские грузоперевозки в страны СВА и Северной Америки и готовы ввести льготное налогообложение с целью привлечения в аэропорт Харбина российских, иностранных авиакомпаний и логистических операторов⁴⁸. С 2016 г. китайская бюджетная авиакомпания Juneyao Airlines начала выполнять полеты по маршруту Шанхай—Иркутск. Рейсы выполняются магистральными самолетами Airbus A-320 три раза в неделю. Juneyao Airlines — бюджетная китайская авиакомпания, базируется в двух аэропортах Шанхая — Пудун

и Хунцяо и специализируется на авиаперевозках внутри Китая, а также между Россией и странами ЮВА.

В апреле 2016 г. самолеты авиакомпании «Якутия» начали выполнять рейсы между Хабаровском и китайским городом Фуюань⁴⁹. В апреле 2016 г. авиакомпания «Уральские авиалинии» открыла новый маршрут между Харбином и Санкт-Петербургом. Рейсы выполняются самолетом Airbus A320 с транзитной посадкой в Екатеринбурге. Открытие нового маршрута расширило географию международных полетов из аэропорта Харбина, откуда в 2016 г. еженедельно совершалось 20 рейсов в города России⁵⁰. В 2016 г. авиакомпания Tianjin Airlines начала выполнять полеты по маршруту Тяньцзинь—Москва и планирует расширить маршрутную сеть за счет открытия рейсов в Иркутск и Улан-Батор⁵¹.

В 2015 г. Главное управление гражданской авиации Китая и правительство СУАР подписали протокол о развитии местной авиации, который предусматривает создание международного авиационного узла в аэропорту Урумчи (СУАР). Было запланировано провести реконструкцию международного аэропорта Урумчи Дивопу, построить вторую взлетно-посадочную полосу, обновить терминал и вспомогательные сооружения. В результате реконструкции аэропорт Урумчи может превратиться в авиационный транзитный узел на маршруте Азия—Европа, а европейцам и россиянам из европейской части РФ больше не надо будет делать пересадку в аэропорту Пекина⁵², чтобы добраться до популярных южных курортов КНР Санья и Гуанчжоу. В 2016 г. в воздушной гавани Урумчи действовало 33 китайских и иностранных перевозчиков, из аэропорта осуществлялись полеты в 100 китайских и зарубежных городов. Руководство СУАР рассчитывает, что пассажиропоток в воздушной гавани Урумчи возрастет с 20 млн человек в 2016 г. до 30 млн человек в 2020 г.⁵³ В 2017 г. в СУАР будут построены и сданы в эксплуатацию аэропорты в городах Корла и Хэтянь, в уездах Шачэ и Жоцян (Чарклык) и расширены еще пять аэропортов. Кроме того, в автономном районе идут подготовительные работы к строительству еще семи новых аэропортов⁵⁴.

В начале 2017 г. в СУАР действовало 18 аэропортов — по этому показателю автономный район лидирует среди всех административных единиц провинциального уровня Китая⁵⁵. В 2014 г. через СУАР

проходило 45 авиационных маршрутов, из которых 15 международных авиалиний приходилось на крупнейшую китайскую авиакомпанию China Southern Airlines⁵⁶. Маршруты авиакомпании охватывали все страны Центральной и Западной Азии, а самыми протяженными перелетами стали авиарейсы до Санкт-Петербурга (Санкт-Петербург—Урумчи—Ланьчжоу), Москвы, Новосибирска и Стамбула⁵⁷. В 2016 г. руководство авиакомпании открыло в СУАР еще 15 международных маршрутов, а Главное управление гражданской авиации Китая (ГУГАК) объявило о выдаче лицензии местной авиакомпании Urumqi Air, в планы которой входит организация прямых авиарейсов в регионы Восточной Сибири и Дальнего Востока РФ⁵⁸.

С целью развития российского направления местные власти АРВМ при помощи инвестиций авиакомпании Air China в 2015 г. учредили свою региональную авиакомпанию Inner Mongolia Airlines⁵⁹. В августе 2016 г. международный аэропорт г. Ордос (АРВМ) открыл новый авиационный маршрут в Иркутск. Полеты совершаются дважды в неделю, а время в пути составляет 2,5 ч⁶⁰. Для расширения приграничного сотрудничества с РФ в области развития гражданской авиации в 2015 г. правительство провинции Хэйлунцзян приняло решение о строительстве в Суйфэньхэ современного аэропорта. На территории аэропорта будет построен терминал площадью 4,5 тыс. кв. м и взлетно-посадочная полоса длиной 2,5 тыс. м⁶¹. Стоимость строительства аэропорта составит 944 млн юаней (153 млн долл.). Аэропорт вступит в строй в 2019 г., а в 2025 г. региональная воздушная гавань сможет ежегодно обрабатывать 3,6 тыс. т грузов и принимать более 450 тыс. пассажиров⁶².

Модернизация портов, расширение морских и речных перевозок

Задача комплексного развития приграничной инфраструктуры подразумевает необходимость расширения существующих портовых мощностей на Дальнем Востоке одновременно с ростом грузооборота железнодорожного сообщения региона. Сегодня на побережье Дальнего Востока расположено 22 порта. Через них проходит более 95 % внешнеторгового грузопотока ДФО РФ, а на долю стран ЮВА

(КНР, Япония, РК, Сингапур) приходится около 90 % объема грузовых перевозок. Крупнейшими транспортными узлами являются Владивосток, Находка, Восточный, Ванино и Советская Гавань. Основная часть экспорта нефтепродуктов приходится на порт Находки, частично — на порты Владивостока, Славянки, Советской Гавани, а уголь в основном экспортируется через порты Ванино, Восточный, Посъет. Учитывая ограниченную пропускную способность континентальной транспортной инфраструктуры СВК, перспективы развития транзитного потенциала морских портов ДФО РФ связаны с развитием контейнерных перевозок из СВК через российские порты (прежде всего, Владивосток, Восточный, Находка, Зарубино и Славянка) в Японию, США и Канаду.

Сегодня планы создания сухопутно-морского маршрута из СВК в страны СВА связаны с развитием приморского порта Зарубино и превращением порта в ключевое звено транзитных перевозок. В 2014 г. возобновилась эксплуатация морского и наземного международного транспортного коридора по суше и морю по маршруту Хуньчунь—Зарубино (РФ)—Сокчхо (РК), приостановленная в 2010 г.⁶³ Это первый кратчайший (585 км) маршрут из провинции Цилинь до Японского моря, который напрямую соединяет СВК, Дальний Восток РФ и восточное побережье РК. Также было открыто движение по второму сухопутно-морскому маршруту Хуньчунь—Зарубино—южнокорейский порт Пусан, являющийся пятым по величине международным перевалочным портом мира. Сегодня по третьему маршруту Хуньчунь—Зарубино—Ниигата (Япония) ежемесячно выполняются три регулярных контейнерных рейса. Раньше грузы из провинции Цилинь перевозились в китайский порт Дальянь, а затем транспортировались на судах в Ниигату, но этот маршрут был почти в два раза длиннее маршрута Зарубино—Ниигата. Общая протяженность нового маршрута составляет около 900 км. Сухопутная часть маршрута Хуньчунь—Махалино—порт Зарубино составляет всего 65 км, а морская часть Зарубино—Ниигата — 820 км. Время в пути не превышает 40 ч⁶⁴. В 2014 г. открылся первый еженедельный морской российско-китайский контейнерный маршрут из порта Нинбо (Восточный Китай) в порт Восточный. Кон-

тейнеры после прибытия в российский порт перегружаются на железную дорогу и отправляются в страны Восточной Европы⁶⁵.

С апреля 2016 г. грузовые поезда стали еженедельно отправляться из Суйфэньхэ в порты Владивостока/Восточный, откуда контейнеры через шесть дней доставлялись в корейские порты Пусан и Донхэ морским путем⁶⁶. Протяженность маршрута Харбин—Суйфэньхэ—Владивосток короче по сравнению с маршрутом Харбин—Далянь, что позволяет сокращать время доставки в среднем на 2—3 дня. Таким образом, срок доставки в РК сокращается до 4 дней, в Японию — до 5 дней. Транзит через территорию РФ осуществляется с упрощенной процедурой оформления документов, а сокращение срока перевозок и упрощение формальностей позволяют снизить себестоимость перевозок.

Сотрудничество в энергетической сфере

Современная газопроводная система Китая способна обеспечить главным образом восточные и юго-восточные провинции КНР, а на северо-востоке страны она недостаточно развита, хотя потенциал потребления газового рынка провинций СВК весьма велик. В СВК проживает свыше 10 % населения Китая, там расположены крупные промышленные производства, потребление газа в зимнее время по сравнению с летним периодом возрастает втрое⁶⁷. После 10 лет переговоров 21 мая 2014 г. во время официального визита Президента РФ В. Путина в КНР российский «Газпром» и китайская компания КННК подписали договор на поставки газа в Китай. Общая цена контракта, заключенного на 30 лет, составляет 400 млрд долл., а ежегодно с мая 2019 г. в КНР будет экспортироваться 38 млрд куб. м газа (с возможным ростом до 64 млрд куб. м)⁶⁸. Российский газ будет поставляться по отводу от газопровода «Сила Сибири» с Чаяндинского (юг Якутии) и Ковыктинского (Иркутская область) месторождений, а общая протяженность российско-китайского газопровода составит 4 тыс. км. Газ будет экспортироваться в СВК, города региона Пекин—Тяньцзинь—Хэбэй и промышленные центры дельты р. Янцзы. В конце 2014 г. ГКРР утвердил проект строительства китайского участка восточной линии китайско-рос-

сийского газопровода. Газопровод будет состоять из трех участков. *Северный участок*: г. Хэйхэ—уезд Чанлин (Цзилинь) с ответвлением Чанлин—Чанчунь; *Центральный*: уезд Чанлин—уезд Юнцин (Хэбэй); *Южный*: уезд Юнцин—Шанхай⁶⁹.

Газопровод на территории Китая из г. Хэйхэ (Хэйлунцзян) пройдет через 9 регионов КНР — провинции Хэйлунцзян, Цзилинь, АРВМ, провинции Ляонин, Хэбэй, г. Тяньцзинь, провинции Шаньдун, Цзянсу до Шанхая⁷⁰. Накануне открытия 22-го саммита АТЭС в ноябре 2014 г. в Пекине во время встречи Президента РФ В. Путина и Председателя КНР Си Цзиньпина руководители «Газпрома» и китайской компании КННК подписали меморандум в сфере поставок газа из РФ в КНР по западному маршруту (газопровод «Алтай») и рамочное соглашение между компаниями о поставках природного газа. Руководство «Газпрома» отмечает, что в среднесрочной перспективе объемы транспортировки газа в КНР по двум маршрутам превысят объемы российского экспорта газа в страны ЕС. Западный маршрут станет приоритетным направлением российско-китайского сотрудничества в области транспорта и энергетики. Газопровод по западному маршруту из района газовых месторождений Западной Сибири (Новый Уренгой—Томск—Новосибирск—Барнаул—Бийск) протянется до СУАР (район Цзикэпулинь округа Алтай), где соединится с китайским магистральным газопроводом «Запад—Восток». Общая протяженность газопровода составит около 2,7 тыс. км, ежегодный объем поставок газа в течение 30 лет запланирован в размере 30 млрд куб. м. Введение в эксплуатацию газопровода запланировано на 2020 г.⁷¹

Российская сторона не отказывается от возможности экспорта СПГ в КНР из месторождений «Владивосток-СПГ» и «Сахалин-2». Поскольку газопровод Сахалин—Хабаровск—Владивосток уже построен и недозагружен, в феврале 2017 г. «Газпром» приступил к переговорам с КННК о поставках газа в Китай по газопроводу с Сахалина, которые могут стать дополнительными к поставкам газа по восточному маршруту⁷².

В декабре 2015 г. во время проведения 14-го саммита глав правительств стран — членов ШОС представители Фонда Шелкового пути подписали с российским производителем СПГ — компанией «Нова-

тэк» соглашение о приобретении 9,9 % акций проекта «Ямал СПГ» по сжижению природного газа⁷³ и предоставлении компании «Новатэк» кредита на сумму 730 млн евро (около 790 млн долл.) сроком на 15 лет для финансирования проекта⁷⁴. Реализация сделки начнется после вступления в силу межправительственного соглашения и, по мнению китайской стороны, объем импорта сжиженного природного газа с месторождения в Ямале в 2018 г. может удовлетворять 1,6 % потребности КНР в природном газе, которая в 2018 г. оценивается в 257 млрд куб. м⁷⁵. В 2015 г. были достигнуты договоренности о переходе на расчеты в национальных валютах в долгосрочных нефтяных и газовых контрактах Роснефти и КННК. Российско-китайские газовые контракты создают реальную возможность при технологической и финансовой помощи КНР приступить к практической реализации программ освоения Восточной Сибири и Дальнего Востока РФ. Кроме того, по мнению экономистов Высшей школы экономики, реализация газовых контрактов с КНР позволит ежегодно увеличивать ВВП РФ на 0,2 %, а эксперты Минэкономразвития России называют цифру в 0,3—0,4 %⁷⁶.

В связи с увеличением перекачки нефти по российско-китайскому нефтепроводу Сковородино—Дацин объемы перевозки нефтепродуктов по ДВЖД снизились, что предоставляет возможность российскому железнодорожному и автомобильному транспорту нарастить объемы экспорта газа из РФ. Контейнеры для транспортировки СПГ являются эффективным средством при континентальной транспортировке в условиях отсутствия газопроводной сети. Емкости выдерживают давление в пределах 200—250 бар, а цилиндры связаны в один модуль (контейнер), что делает их пригодными к перевозке большого количества газа на одной железнодорожной или автомобильной платформе. Вариант транспортировки СПГ в провинции СВК по российским дорогам не требует привлечения инвестиций в строительство инфраструктуры, поскольку при перевозке СПГ используется уже имеющаяся дальневосточная железнодорожная сеть и автомобильные дороги, примыкающие к приграничным провинциям и позволяющие связать газовые месторождения РФ с китайскими потребителями. В конце 2015 г. через КПП Забайкальск—Маньчжоули была осуществлена тестовая железнодорожная

поставка российского СПГ, а в феврале 2017 г. через КПП было перевезено 32,5 т СПГ и начались регулярные поставки СПГ из России в Китай с перевалкой на этом погранпереходе⁷⁷. В июле 2014 г. на китайско-российской границе первая российская автоцистерна с 11 т СПГ пересекла КПП Полтавка—Дуннин⁷⁸, в январе 2016 г. по понтонному мосту через реку Амур в районе КПП Тунцзян—Хайюйдао из РФ в Китай было переправлено 190 т СПГ, и китайская сторона в дальнейшем планирует ежемесячно ввозить из РФ более 100 т СПГ⁷⁹. Реализация плана переброски СПГ в КНР может продюцировать и макроэкономический эффект для РФ — после введения в эксплуатацию магистрального российско-китайского газопровода перевозку СПГ без труда можно будет переориентировать на морские экспортные перевозки в юго-восточные провинции Китая и страны АТР.

В 2011 г. состоялся ввод в эксплуатацию нефтепровода от Сковородино (РФ) до китайского г. Дацин (через пограничный пункт Мохэ) с ежегодной пропускной мощностью в 15 млн т нефти. Протяженность российского участка нефтепровода составила около 70 км, а китайского — свыше 960 км⁸⁰. Во время работы Международного экономического форума в Санкт-Петербурге (2013 г.) руководство КННК и Роснефти договорились об увеличении в течение 25 лет объема прокачки нефти по российско-китайскому нефтепроводу до 360 млн т, а общая стоимость поставок оценивается в 270 млрд долл. Во время 22-го саммита АТЭС (Пекин, 2014 г.) было подписано соглашение по временному изменению объемов поставки российской нефти в КНР на период 2015—2017 гг., которое предусматривает увеличение ежегодных объемов перекачки нефти на 5 млн т⁸¹. В 2016 г. объем поставок нефти из России в Китай по этому нефтепроводу составил 16,5 млн т, а всего в период 2011—2016 гг. по этому нефтепроводу с момента ввода его в эксплуатацию было перекачено 94,47 млн т нефти⁸². В настоящее время экспортные поставки углеводородов компании Роснефть в КНР также осуществляются танкерами из российского порта Козьмино.

В 2016 г. Россия стала важнейшим поставщиком нефти для Китая, опередив Саудовскую Аравию — объем экспорта нефти из РФ в КНР из РФ увеличился почти на 10 млн т и составил 52,5 млн т⁸³.

В январе 2017 г. Роснефть и Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC) подписали соглашение о продлении пятилетнего контракта на поставку нефти от 2013 г. еще на пять лет и увеличении объемов поставок нефти на 30 % до 10 млн т в год⁸⁴. Объем поставок нефти транзитом через территорию Казахстана в период 2017—2024 гг. составит 70 млн т⁸⁵. Российская компания Роснефть стала лидером поставок нефтепродуктов в КНР: в период 2005—2016 гг. компания экспортировала в Китай в рамках долгосрочных контрактов более 186 млн т нефтепродуктов на общую сумму более 95 млрд долл. Роснефть и КННК совместно планируют построить в Тяньцзине нефтеперерабатывающий завод (НПЗ) мощностью 16 млн т, из которых 9,1 млн т нефти будет поставляться российской компанией по нефтепроводу «Восточная Сибирь—Тихий океан» (ВСТО). Роснефть получит 49 акций НПЗ, а глубина переработки нефти составит около 95 %. В 2016 г. китайская компания Beijing Gas Group купила 20 % акций дочерней компании Роснефти группы «Верхнечонскнефтегаз», которая владеет Верхнечонским нефтегазоконденсатным месторождением с разведанными запасами в 173 млн т нефти и 115 млрд куб. м газового конденсата. Текущий уровень добычи нефти месторождения составляет 8,5 млн т в год, а сумма контракта составила 1,1 млрд долл.⁸⁶

Таким образом, можно констатировать, что транспортная инфраструктура России, КНР, а также Монголии становится важнейшей сферой, в которой стороны ведут интенсивное сопряжение современных евразийских интеграционных проектов.

Примечания

¹ Railway route to be key conduit. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-05/24/content_38525462.htm

² China-Russia freight railway resumes service. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-08/03/content_16868637.htm

³ Комплексная беспошлинная зона в Маньчжоули послужит развитию внешнеэкономического сотрудничества Внутренней Монголии. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/29/content_40008252.htm

⁴ Cargo train links China's Heilongjiang with Russia. URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0228/c90778-8855248.html>

⁵ China opens cargo train service from central city to Russia. URL: <http://www.ecns.cn/business/2015/10-25/185684.shtml>

⁶ Открыт новый железнодорожный грузовой маршрут между Китаем и Россией. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-02/27/content_37888224.htm

⁷ China's first refrigerated container train leaves for Moscow. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201608/09/t20160809_14643666.shtml

⁸ Грузы из порта Инкоу в Москву теперь доставляются по железной дороге всего за 10 дней. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-04/10/content_38212093.htm

⁹ В 2015 г. объем внешней торговли Иу с РФ составил 507,4 млн. Ежедневно из Иу в Россию приходило 23 тыс. посылок, а почти половина приходилась на посылки, заказанные по электронной почте.

¹⁰ China-Europe freight train adds new route to Russia's Chelyabinsk. URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2016-08/13/content_39086195.htm

¹¹ Guangzhou launches China-Europe cargo train service to Russia. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201608/28/t20160828_15311267.shtml

¹² Шэньян является местом сбора товаров из различных портов КНР (Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Сямэнь, Нинбо-Чжоушань, Шанхай, Тяньцзинь, Циндао), которые поступают в Шэньян через морской порт Инкоу.

¹³ Коридоры к морю. Транзитные контейнеры из китайских провинций переключают на приморские порты. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362712&archive=20> (дата обращения: 26.01.2017).

¹⁴ Heilongjiang on the road to transformation. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2017-01/26/content_40185463_2.htm

¹⁵ На станции «Суйфэнхэ» завершили модернизацию грузового терминала. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-10/25/content_39563613.htm

¹⁶ МТК «Приморье-1» связывает приграничный китайский город Суйфэнхэ, станцию Гродеково, Пограничный район Приморья и порты на востоке края. По этому коридору грузы из СВК кратчайшим маршрутом через российские порты на востоке Приморья экспортируются в страны АТР.

¹⁷ Китайская провинция Хэйлунцзян начала поставлять сельскохозяйственную продукцию на юг страны через территорию России. URL: http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-11/30/content_39817384.htm

¹⁸ Northeast poised to rejuvenate. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201603/24/t20160324_9772395.shtml

¹⁹ *Li Nan*. More Westbound Cross-border Trains. URL: http://www.bjreview.com.cn/World/201701/t20170106_800084780.html

²⁰ Строительство экономического пояса Шелкового пути способствует развитию инфраструктуры на Дальнем Востоке. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2016/0127/c31518-8841909.html>

²¹ Железная дорога Харбин—Маньчжоули была официально введена в эксплуатацию в 1903 г. и является одной из первых, построенных в Китае железнодорожных магистралей. Ее протяженность составляет 934,8 км.

²² МТК «Приморье-2» проектировался для связи портов юго-запада Приморья — (Посьет, Зарубино и Славянка) с СВК. Это позволяет быстрее доставлять грузы из северо-восточных в юго-восточные провинции КНР и в страны АТР.

²³ В 2016 г. по китайско-российской железной дороге Хуньчунь — Махалино в Китай ввезено более 2 млн тонн грузов. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/03/content_40215622.htm

²⁴ China-Russia cross-border railway bridge under construction. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-02/26/c_133145379.htm

²⁵ China-Russia railway bridge nears completion. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-05/17/content_38473356.htm

²⁶ *Yao Jing* (China Daily). President promotes economic upgrade. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2014xivisitmongolia/2016-08/23/content_18473253.htm

²⁷ China-Mongolia-Russia train route completes trial. URL: <http://www.ecns.cn/cns-wire/2016/03-18/54653.shtml>

²⁸ *Дондоков З.Б., Борисов Г.О., Намжилова В.О.* Россия—Монголия—Китай: перспективы трехстороннего сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. № 1, 2016. С. 97; China expands economic corridor with Mongolia, Russia. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-07/13/content_26076253.htm

²⁹ В 2012 г. общий объем грузовых перевозок автомобильным транспортом между РФ и КНР составил 1,57 млн т, в 2013 г. — 1,64 млн т, в 2014 г. — 1,7 млн т, в 2015 г. — 2 млн т.

- ³⁰ *Ишаев В.И.* Регион надежды // Россия в АТР. 2014. № 3 (24). С. 11.
- ³¹ Отмечен значительный рост торговли между северо-восточным китайским городом Хунчунь и Россией. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8127619.html>
- ³² Китай делает акцент на сотрудничестве с Россией. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-04/01/content_38160779.htm
- ³³ Китайско-российское ЭКСПО: когда заработает транспортная артерия Хабаровск—Харбин? URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-07/04/content_32857856.htm
- ³⁴ China's largest land port to expand capacity. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/03-23/204021.shtml>
- ³⁵ Highway bridge linking N China, Russia to start construction. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/22/content_27746376.htm
- ³⁶ Highway bridge to link China, Russia. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-12/24/content_39978318.htm
- ³⁷ Объем импорта зерна через КПП между Китаем и Россией достиг 200 тыс. тонн. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/17/content_40121656.htm
- ³⁸ *Юй Чжочао.* Китайско-монгольские отношения переживают лучший период за всю историю // Россия и Китай. 2016. № 15. С. 26.
- ³⁹ *Zhang Min.* (*Chinadaily.com.cn*). New Tianjin road cuts transportation time, cost to Mongolia, Russia. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-09/28/content_26922236.htm
- ⁴⁰ China Air Transport and Airport Industry Report, 2013—2016. URL: <http://www.researchinchina.com/Htmls/Report/2014/6810.html>
- ⁴¹ News Analysis: Chinese president's Russia visit yields concrete results. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2013-03/25/content_28343613.htm
- ⁴² В г. Суйфэньхэ на границе Китая с Россией будет построен аэропорт. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/17/content_39499552.htm
- ⁴³ Харбин выделил субсидии для поддержки развития авиагрузовых перевозок с Россией. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-04/22/content_28620217.htm
- ⁴⁴ *Gao Qihui* (*China Daily*). Harbin seeks to promote economic ties with Russia. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-04/15/content_17434407.htm

⁴⁵ Провинция Хэйлуцзян воспользуется стратегией «Пояс и Путь», чтобы подтолкнуть торговлю и экономику между Китаем и Россией к модернизации и вывести на новый уровень. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-03/08/content_37966311.htm

⁴⁶ Открыт регулярный рейс Харбин — Санкт-Петербург. URL: http://ru.ce.cn/economy/2016/04/20/t20160420_2381513.shtml

⁴⁷ «Воздушный шелковый путь» — китайско-российский воздушный коридор для грузоперевозок». URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-04/12/content_28524281.htm

⁴⁸ China builds on border trade. URL: http://www.china.org.cn/china/NPC_CPPCC_2013/2013-03/04/content_28119332_3.htm

⁴⁹ Sukhoi Superjet 100 совершил первый рейс из Хабаровска в Китай. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0413/c31519-9043620.html>

⁵⁰ Открыт регулярный рейс Харбин — Санкт-Петербург. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-04/19/content_38281087.htm

⁵¹ Лайнер А-330 авиакомпании Tianjin Airlines будет выполнять рейс Тяньцзинь — Москва. URL: http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-04/07/content_38188653.htm

⁵² В 2017 г. из аэропорта Шереметьево воздушные суда Аэрофлота ежедневно совершали 2 рейса в Пекин, 2 — в Шанхай и 1 рейс в Сянган. В Гуанчжоу совершалось 11 рейсов в неделю (*Zhao Tingting (Chinadaily)*). China one of top markets: Aeroflot. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content_28012756.htm

⁵³ Urumqi airport sees record number of travelers. URL: http://www.china.daily.com.cn/business/2016-12/29/content_27815479.htm

⁵⁴ Xinjiang to build 9 new airports in 2017. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/16/content_27966521.htm

⁵⁵ В Синьцзяне в 2017 г. будет построено девять новых аэропортов. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/16/content_40113028.htm

⁵⁶ Xinjiang establishes first airline. URL: http://www.china.org.cn/china/2014-08/29/content_33373083.htm

⁵⁷ China Southern Airlines и China Eastern Airlines признаны одними из самых динамично развивающихся авиакомпаний на рынке Санкт-Петербурга. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0126/c31518-9171910.html>

⁵⁸ Xinjiang establishes first airline. URL: http://www.china.org.cn/china/2016-08/29/content_33373083.htm

⁵⁹ Urumqi Air set to take off with New Silk Road. URL: <http://www.ecns.cn/business/2015/08-29/132103.shtml>

⁶⁰ Inner Mongolia opens two new international air routes. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-08/13/content_39085062.htm

⁶¹ China plans airport in border city near Russia. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-02/12/content_34807282.htm

⁶² Airport of border city to be operational in 2019. URL: http://en.ce.cn/main/latest/2015-02/22/t20150222_4633934.shtml

⁶³ Движение по линии морских перевозок Китай—Россия—РК будет возобновлено 19 марта 2013 года. URL: <http://russian.people.com.cn/31520/8161422.html>

⁶⁴ КПП Хуньчунь: строительство коридора приносит заметные результаты, пограничная торговля с Россией увеличивается с каждым днем. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2014-07/07/content_29345679.htm

⁶⁵ Shipping firms open first container route to Russia. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2014-12/29/content_11772609.htm

⁶⁶ Открыт новый канал наземно-морских международных смешанных перевозок. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0413/c31518-9044036.html>

⁶⁷ Mainland moves to use more natural gas. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/22/content_27740569.htm

⁶⁸ *Ding Ying*. A Gas Bond. Energy cooperation will serve as a new link between China and Russia. URL: http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2016-05/19/content_619401_2.htm

⁶⁹ Провинция Цзилинь ускорит реализацию китайско-российского проекта строительства газопровода по восточному маршруту. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-10/29/content_33902704.htm

⁷⁰ China approves plan for Sino-Russia pipeline. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2014/1009/c90778-8792442.html>

⁷¹ China, Russia ink big energy deals. URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/1110/c90883-807098.html>

⁷² Китай призывает Россию расширить энергетическое сотрудничество — вице-премьер Госсовета. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0216/c31521-9178466.html>

⁷³ *Примечание.* Проект «Ямал СПГ» расположен на полуострове Ямал и является крупнейшим в мире проектом по освоению, сжижению, транспортировке и продаже природного газа с проектным объемом производства 28 млрд куб. м газа в год.

⁷⁴ China's Silk Road Fund to buy into Russian LNG project. URL: <http://en.people.cn/n/2015/1222/c90000-8992762.html>

⁷⁵ To Russia with energetic love. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-01/23/content_40160507.htm

⁷⁶ Нарастающий эффект трубопроводной дипломатии. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2482091?isSearch=True> (дата обращения: 20.09.2016).

⁷⁷ Через погранпереход Маньчжоули начался регулярный импорт СУГ из России. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/21/content_40332012.htm

⁷⁸ Российская автоцистерна со сжиженным нефтегазом впервые пересекла китайскую границу через КПП Дуннин. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-06/28/content_32800161.htm

⁷⁹ «Китайско-российский Шелковый путь замерзшей реки» — канал поставок нефтяного газа из России в Китай. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-02/26/content_37881939.htm

⁸⁰ China, Russia oil pipeline starts operation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/dalian/2011-01/01/content_11791739.htm

⁸¹ «Роснефть» планирует поставлять в Китай дополнительно 5 млн тонн нефти. URL: http://ria.ru/east_economy/20151110/1032484412.html

⁸² За шесть лет Китай импортировал из России 95 млн тонн сырой нефти по нефтепроводу «Россия-Китай». URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/03/content_40032133.htm

⁸³ *Huang Ge.* Economic cooperation with Russia to expand. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1034169.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/2/21)

⁸⁴ Из Казахстана с транзитом. «Роснефть» увеличит поставки в Китай. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3187360> (дата обращения: 17.11.2016).

⁸⁵ Согласно транзитной схеме поставок нефти через территорию Казахстана Роснефть поставляет свои нефтепродукты на Павлодарский НПЗ, а Казахстан взамен экспортирует свою нефть в Китай по нефтепроводу Ата-су—Алашанькоу, что позволяет Роснефти экономить на транспортных тарифах. К примеру, транспортный тариф для дочерней компании Роснефти

«Уватнефтегаза» при поставках нефти от Уватских месторождений в Тюменской области в КНР через Казахстан в 2016 г. составлял 2,08 тыс. руб./т, тогда как от месторождений «Верхнечонскнефтегаза» до порта Козьмино — 2,37 тыс. руб./т, а от Ванкорского нефтегазового месторождения «Уватнефтегаза» в Тюмени до границы КНР — 2,47 тыс. руб./т (Rosneft sells 20 % of huge field to Beijing Gas. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201611/10/t20161110_17671129.shtml).

⁸⁶ «Роснефть» намерена увеличить поставки нефти в КНР до 70 млн тонн. URL: https://www.gazeta.ru/business/news/2017/01/09/n_9539933.shtml

Сазонов С.Л., Чэнь Сяо (КНР)*

ИМПЕРАТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ РЕГИОНАЛЬНЫХ И ЕВРОАЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Аннотация. Сегодня Дальний Восток РФ является ключевым звеном интеграционных процессов России в АТР, а его динамичное развитие невозможно без объединения транспортных сетей РФ и КНР. Следует реализовывать совместные российско-китайские инфраструктурные проекты, которые определяют оптимальные варианты развития приграничного транспортного взаимодействия в складывающейся парадигме евразийской инфраструктурной интеграции. А от возможности присоединения к ней и использования ее синергетического эффекта потенциальную выгоду смогут получить не только РФ и КНР, но и все участники будущего евроазиатского транзитно-транспортного проекта.

Ключевые слова: Россия, Китай, Дальний Восток, транспортная сеть, интеграция инфраструктуры, железные дороги, авиация, морской транспорт, порты, пограничные переходы, транзит.

Благодаря своему географическому положению Дальний Восток РФ более тесно связан с Китаем и Северо-Восточной Азией (СВА), чем с европейской частью России; ДФО РФ и Северо-Восток Китая

* Сазонов Сергей Леонидович, к.э.н, ведущий научный сотрудник ЦЭСИК, ИДВ РАН, E-mail: sazonovch@mail.ru; Чэнь Сяо (КНР), аспирантка ИДВ РАН, E-mail: xiaoxiao2016@yandex.ru.

(СВК) составляют «естественный географический и экономический пояс». Для Дальнего Востока РФ тесные экономические связи с Китаем (в первую очередь), Японией, РК и странами ЮВА могут стать столь же полезными, как и с регионами европейской части РФ. Адресная и адекватная государственная поддержка развития транспорта ДФО РФ, привлечение российского частного капитала и прямых зарубежных инвестиций позволила бы органично встроить дальневосточную инфраструктурную сеть в китайские и международные транспортные коридоры и обеспечить их императивное объединение с транспортной системой РФ. Россия и Китай могли бы стать ведущими региональными интеграционными магнитами, которые при определенных условиях способны обеспечить превращение приграничной инфраструктурной сети в многополярную региональную транзитную структуру¹. Несомненно, что в случае присоединения к ней и использования ее мультипликативного эффекта реальную выгоду смогут получить все страны АТР: транспортная инфраструктура ДФО РФ является идеальным полигоном, который может стать «транспортно-коммуникационными воротами» России как в Китай, являющийся «турбогенератором» регионального экономического развития, так и в страны АТР. Общие интересы Китая и России заключаются в создании российско-китайской интегрированной сети, которая может стать новой платформой для расширения торгово-экономического сотрудничества между странами Евразии.

Руководство КНР рассматривает возможность строительства ВСЖД Пекин—Москва в качестве «ключевого проекта ЭПШП»², а созданный в июне 2015 г. российско-китайский консорциум заключил соглашение с ОАО «РЖД» о выделении 20,8 млрд руб. (380 млн долл.)³ на проведение предварительной технической экспертизы проекта. Следует отметить, что премьер Госсовета КНР Ли Кэцян в ноябре 2015 г. в г. Сучжоу (КНР, пров. Цзянсу) на 4-й встрече руководителей Китая и стран Центральной и Восточной Европы подчеркнул, что российско-китайский проект является «первым применением китайских технологий в области строительства и эксплуатации ВСЖД за рубежом»⁴. Представляется целесообразным активизировать работы по строительству в период 2022—2023 гг. ВСЖД Москва—Казань протяженностью 770 км, что позволит не-

сколько увеличить пропускную способность западного полигона Транссиба и нарастить объемы железнодорожных транзитных грузопотоков, формируемых в центральных и западных провинциях КНР и направляемых через Казахстан по территории РФ в Западную Европу⁵. Возможен и альтернативный маршрут в увязке использования части западного полигона Транссиба. Грузы из КНР, получаемые ОАО «РЖД» после пересечения китайско-российского КПП Маньчжоули—Суйфэньхэ, либо российско-казахстанской границы доставляются до Москвы. Затем контейнеры могут перегружаться на контейнерный поезд «Усть-Лужский экспресс» и за 21 час доставляться в один из крупнейших портов севера РФ — Усть-Лугу. Из Москвы в Усть-Лугу (расстояние 810 км) контейнеры можно доставить автомобильным транспортом за 18 часов. Однако тарифы на железнодорожную перевозку по маршруту Москва—Усть-Луга меньше, чем при доставке груза автомобильным транспортом. Разница в стоимости при осуществлении перевозки железнодорожным транспортом составляет около 350 евро на 20-футовый и 100 евро на 40-футовый контейнер. Следует понимать, что кардинальное решение о значительном повышении пропускной способности западного полигона Транссибирской магистрали зависит от строительства полноценного скоростного железнодорожного транспортного коридора Пекин—Москва, позволяющего повысить пропускную способность коридора, принимая во внимание и модернизацию транспортных систем других участников евразийских транзитных перевозок — Казахстана и Белоруссии. Отдавая себе отчет, что этот проект является слишком дорогим и требует значительного времени для согласования и реализации, наиболее оптимальным и реалистичным представляется проект развития восточного полигона Транссиба и морских портов ДФО в плане сопряжения восточного участка главной железнодорожной артерии России с инициативой Председателя КНР о строительстве «пояса и пути».

Сегодня транспортная инфраструктура СВК в направлении российской границы до основных железнодорожных пунктов пропуска в значительной степени недогружена. Поэтому первоочередная задача заключается в коренной модернизации транспортного комплекса ДФО РФ с учетом характера перспективных грузопотоков и переводе

на плечо участка ДВЖД Забайкальск/Гродеково—тихоокеанские порты РФ существенной части грузов, произведенных в северо-восточных и центральных провинциях КНР для последующей их транспортировки в Европу и восточные порты КНР. Потенциальная величина транзитного транспортного грузопотока из центральных и северо-западных провинций КНР превышает 45 млн т, что может увеличить грузооборот портов за счет возросшего объема транзитных грузов в 1,5 раза. Резкое повышение транзитных перевозок по восточному полигону Транссиба к морским портам Приморья станет не только мощным импульсом развития региональной инфраструктурной интеграции и примером сопряжения инициативы ЭПШП и приоритета развития ДФО, но и значительным вкладом в развитие экономики субъектов ДФО и провинций СВК. Главным условием успешного развития транзитных транспортных коридоров на территории РФ является изменение основных параметров перевозки транзитных грузов. Следует сокращать сроки прохождения транзитных грузов через пограничные КПП до 5—4 ч, снижать время перевалки в приморских портах с нынешних 25 ч до 10 ч, добиваться уменьшения, как минимум, на 50 % величины тарифов на транспортировку транзитных грузов железнодорожным и автомобильным видами транспорта. При выполнении этих условий сроки и цена перевозки транзитных грузов по российской территории станут крайне привлекательными для китайских и других азиатских грузооператоров и, совершенно очевидно, будут генерировать ощутимый конвертируемый результат. По мнению главы Минвостокразвития А. Галушки, развитие международных транспортных коридоров в Приморском крае обеспечит потенциальный прирост ВВП РФ в размере 29 млрд руб., а налогов и сборов до 5,7 млрд руб. ежегодно⁶.

Значительную выгоду мы можем получить от реализации разработанных в 1990-е годы дальневосточными учеными проектов МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», которые предусматривают транзит товаров, производимых в северо-восточных провинциях Китая, через порты Приморского края. Общий объем товарооборота провинций СВК со странами АТР превышает 10 млн т грузов ежегодно при тенденции его дальнейшего роста, а объем транзита через территорию Приморского края сегодня составляет менее 1 %⁷. При этом то-

вары, произведенные в северо-восточных провинциях КНР с общей площадью 1,45 млн кв. км и населением свыше 120 млн человек, не имеющих собственного выхода к Японскому морю, транспортируются на большие расстояния для вывоза через северные порты КНР, что приводит к значительному увеличению себестоимости товаров⁸. Из Хуньчуня, например, до ближайшего порта Далянь груз приходится перевозить почти 1,5 тыс. км, тогда как от Хуньчуня до порта Зарубино расстояние транспортировки сокращается до 75 км (а время транспортировки уменьшается на 5 дней), до порта Посьет — 42 км, до порта Славянка — 200 км. Кроме того, железнодорожная сеть северо-восточных провинций Китая перегружена региональными грузами и не справляется с внешнеторговыми потоками. В 2015 г. вследствие лимитирующих ограничений инфраструктурной сети СВК не было вывезено около 100 млн т различных грузов.

К 2030 г. общий объем транзитного китайского грузопотока по двум МТК («Приморье-1» и «Приморье-2») может составить около 50 млн т. Из них 23 млн т составят зерновые и 27 млн т контейнерные грузы (1,9—2 млн контейнеров). Согласно расчетам консалтинговой компании McKinsey, ежегодные доходы транспортных компаний к 2030 г. могут превысить 90 млрд руб. (приморских портов — 40 млрд руб., компаний железнодорожного и автомобильного транспорта — 50 млрд руб.)⁹. Кроме китайского транзита по этим маршрутам будет осуществляться транспортировка экспортных российских грузов и в будущем контейнеров из государств ЮВА. В техническом решении модернизация железнодорожной инфраструктуры Хасанского района (строительство развязов Пожарский и Барский и железной дороги Хуньчунь—Махалино—Зарубино) позволит организовать транзит грузов северо-восточных провинций Китая через порты южного Приморья: (Славянку, Зарубино и Посьет). Основным каналом для роста российско-китайских транзитных контейнерных перевозок должен стать пограничный переход Махалино (Приморский край)—Хуньчунь (пров. Цзилинь), ежегодный объем пропуска грузов следует увеличить с нынешних 2 млн т до 8—10 млн т в 2030 г.

Ключевую роль в развитии проекта МТК «Приморье-1» стал играть режим свободного порта Владивосток (СПВ). Инфраструктура МТК «Приморье-1» с выходом на порты Находка или Владивосток

уже сегодня способна обеспечивать транзит до 7 млн т грузов. Транспортировка груза из Суйфэньхэ (пров. Хэйлуцзян) в порт Владивостока, либо на железнодорожную станцию Находка—Восточная занимает всего 13 часов¹⁰. Для увеличения объемов транзитного грузопотока по МТК «Приморье-1» следует расширить российскую часть КПП Гродеково—Суйфэньхэ, модернизировать станцию Гродеково и провести реконструкцию региональной автомобильной дороги Уссурийск—Госграница. Наиболее капиталоемкими станут работы при строительстве железнодорожного участка Смоляниново—Находка и развитии подходов к портам Находка и Уссурийск. Следует отметить, что при введении новых административных правил развитие транспортных коридоров не требует значительных дополнительных инвестиций. Проводя расчеты на основе существующих тарифов, Минэкономразвития определило, что инвестиции в реконструкцию МТК могут окупиться за 10 лет с доходностью 10—12 % годовых. Модернизация всей инфраструктуры МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» (автомобильных дорог, участков подъездных железных дорог, контрольно-пропускных и перевалочных пунктов, портовых терминалов) создает значительный инвестиционный интерес, что позволяет осуществлять модернизацию инфраструктуры, привлекая средства частных инвесторов и минимизируя бюджетные расходы. При этом основным бенефициаром станет Приморский край, который будет получать около 75 % прибыли¹¹.

Главным звеном проекта МТК «Приморье-2» должен стать порт Зарубино, расположенный в 80 км северо-западнее порта Владивостока и всего в 18 км от российско-китайской границы, который должен стать альтернативой доставке китайских грузов по железной дороге до китайского порта Далянь. Реконструкция российского порта Зарубино придаст импульс развитию бассейна р. Тумэньцзян, СВК и стран СВА. Власти провинции Цзилинь намерены инвестировать 3 млрд долл. в увеличение ежегодного грузооборота незамерзающего порта Зарубино до 60 млн т, а в перспективе до 100 млн т. Порт объединит зерновой терминал на 40 млн т, контейнерный терминал на 2 млн ДФЭ, терминал ро-ро (накатных) грузов на 1,5 млн ед. в год, терминал для перевалки генеральных грузов (более 25 млн т). Проект реконструкции порта предполагает увеличение

количества причалов с действующих 4-х до 12—15. Это даст возможность использовать 60 % мощности российского порта для вывоза продукции провинций СВК в южные регионы КНР, а 30 % — для экспорта товаров в страны АТР и Северную Америку. В 2014 г. власти провинции Цзилинь согласились передать российской группе «Сумма» в аренду на 50 лет 310 га земли в Хуньчуне для строительства логистического центра по обработке грузов с ежегодной мощностью до 40 млн т. Здесь станут обрабатываться китайские грузы, прибывающие в Хуньчунь, будет производиться их сортировка и формирование судовых партий. Группа «Сумма» нашла китайского соинвестора — China Merchants Holding International (Сянган), который обеспечит порт грузовой базой (на первом этапе — до 4 млн т зерна и 500 тыс. контейнеров). Группа намерена инвестировать 300—350 млн долл. в строительство логистического центра и реконструировать российский участок железной дороги до порта Зарубино (построить вторые пути и провести электрификацию участка), а также планирует подать заявку в Фонд национального благосостояния для финансирования проекта «Большой порт Зарубино» в размере около 46 млрд руб. В качестве соинвесторов также рассматриваются банки из КНР и РФ. Цзилиньское подразделение КЖК Northeast Railway Group в декабре 2014 г. выразило готовность участвовать в реконструкции железной дороги до порта Зарубино. По мнению Минэкономразвития, работы по развитию порта Зарубино позволят создать более 3 тыс. новых рабочих мест и до 4 тыс. новых рабочих мест для обслуживания вновь созданных объектов инфраструктуры порта¹². Китайские эксперты полагают, что при условии соединения порта Зарубино с Транссибирской магистралью, роста портовых мощностей, увеличения пропускной способности железнодорожного перехода Махалино—Хуньчунь через 10—15 лет дальневосточный порт Зарубино сможет конкурировать с китайскими портами Далянь или Шанхай. В целях повышения логистических возможностей порта Зарубино власти провинция Цзилинь выразили готовность финансировать строительство ВСЖД Владивосток—Хуньчунь и соединение ее с китайской железнодорожной сетью. Руководство провинции Цзилинь не раз подчеркивало, что в случае повышения пропускной способности железнодорожного перехода

Махалино—Хуньчунь и российских приморских портов взаимную выгоду от транзитных грузовых потоков будут иметь не только КНР и РФ, но и Япония, РК и страны ЮВА.

Несомненно, что загрузка приморских портов РФ может проходить с еще большей эффективностью, если реализовать неоднократно обсуждавшиеся с китайской стороны планы по строительству железных дорог из провинции Хэйлунцзян в Приморский край: Дуннин—Полтавка—Уссурийск и Мишань—Турий Рог. Для увеличения объема региональной торговли следует быстрее построить железнодорожные мосты между Хэйхэ и Благовещенском, Хулинем и Лесозаводском. Транзитный потенциал Забайкальского края обладает значительным потенциалом. На российско-китайской границе кроме Забайкальска расположен КПП Приаргунск, который также связан с сетью российских железных дорог. На территории КНР уже достроен участок железнодорожной дороги (Сяохэцзи—Эргунь—Гэгэнгол, АРВМ) от Хайлара до сопредельного с Приаргунском КПП Хэйшаньтоу. Эти КПП разделяет только отсутствие участка в 20 км федеральной автотрассы от Приаргунска до пограничного перехода Староцурухайтуй—Хэйшаньтоу, а также отсутствие мостового железнодорожного перехода через р. Амур. В случае согласия российской стороны и при помощи китайских инвестиций на российско-китайской границе мог бы появиться новый современный железнодорожный пограничный переход через КПП Забайкальск—Маньжоули для Харбинской железной дороги.

Сегодня китайские морские компании проявляют большой интерес к Северному морскому пути (СМП), поскольку использование СМП позволяет судам сократить расстояние транспортировки на 25—55 % по сравнению с традиционными маршрутами перевозок грузов из китайских портов восточного побережья в порты Западной Европы, Северного и Балтийского морей. КНР активно финансирует развитие северокорейского порта Раджин, расширяет к нему транспортный коридор от китайской границы. Этот порт дает Китаю более короткий выход к Северному Ледовитому океану, однако китайские специалисты отмечают значительные трудности, возникающие при проходе по СМП, что обусловлено неразвитостью российской береговой инфраструктуры¹³ и низким качеством логисти-

ки северных портов РФ. Китайские специалисты полагают, что нынешняя Россия не сможет самостоятельно создать нормальные условия для освоения СМП. Китайские аналитики отмечают, что заинтересованность РФ в поиске партнеров открывает новые возможности для КНР. Китай, сталкиваясь с трудностями при проведении морских судов по северному широтному ходу, заинтересован в изучении российского опыта судоходства в высоких широтах и развитии сотрудничества с РФ в освоении арктических путей СМП, который в КНР называют «Холодным шелковым путем».

Развитие российского и китайского ледокольного и транспортного флотов¹⁴, модернизация северных портов, обеспечение безопасности мореплавания по Северному морскому пути должны обеспечить полноценную эксплуатацию СМП с опорой на быстро развивающийся порт Сабетта (РФ). Это позволит обеспечить дальнейшую интеграцию арктических регионов Дальнего Востока РФ в экономическое пространство КНР и стран ЮВА (вывоз СПГ из порта Сабетта в порты СВК и страны ЮВА). В 2015 г. были проведены российско-китайские переговоры о создании совместного российско-китайского парохозяйства, которое будет осваивать Северный морской путь и перевозить по нему коммерческие грузы. В 2017 г. китайская компания China Poly Group Corp. выразила желание инвестировать 300 млн долл. в развитие мощностей российского порта Мурманск, который может стать базой для приема и обслуживания китайских судов. Согласно расчетам Института полярных исследований КНР, объем внешнеторгового оборота Китая в 2020 г. может составить 7,6 трлн долл. Поскольку 90 % внешней торговли страны обеспечивается морскими перевозками, стоимость 10 % внешнеторговых грузов, перевезенных китайскими морскими компаниями по СМП в 2020 г., может составить 683 млрд долл. Тесное российско-китайское взаимодействие в освоении СМП и растущие объемы торговли КНР с европейскими странами, могут кардинально изменить структуру и маршруты морских евроазиатских перевозок. Большой интерес к совместному с Россией освоению углеводородных ресурсов в арктических районах РФ проявляют крупнейшая в КНР нефтегазовая корпорация КННК и компания PetroChina, занимающая 3-е место среди Топ 50 крупнейших мировых нефтегазовых компаний (в 2015 г.

стоимость активов PetroChina составляла 2,3 трлн юаней (378,4 млрд долл.)¹⁵. Подключение крупнейших государственных компаний КНР к модернизации и совместному освоению СМП для транспортировки углеводородов в Китай будет способствовать повышению пропускной способности российского северного широтного пути¹⁶.

Следует активно развивать взаимодействие российских дальневосточных портов с ближайшими китайскими портами в провинции Ляонин — Далянь, Даньдун, Инкоу, поскольку потенциал этого сотрудничества огромен. Именно в этой провинции планируется создание крупнейших международных портов СВА. В 2008 г. Госсовет КНР принял решение основать таможенную зону в заливе Даяо близ порта Далянь, что стало важным шагом в развитии стратегии открытости провинции Ляонин¹⁷. Порт Далянь является «главными воротами» экспорта и импорта северо-восточных провинций КНР — через него проходит 90 % внешнеторгового потока СВК. Порт связан не только с крупнейшим портом РК — Пусаном, но и с другими важнейшими портами РК, Японии, стран ЮВА. В 2016 г. порт Далянь обслуживал 107 национальных и международных морских маршрутов, которые соединяли его с 320 портами всего мира. В 2016 г. порт Далянь обработал 436 млн т грузов¹⁸. В 2016 г. порт Инкоу превратился в основной порт СВК, осуществляющий транзитную перевалку грузов в режиме комбинированных морских/железнодорожных перевозок из СВА в РФ и страны Европы (через Польшу). На его долю приходилось 56 % подобных перевозок из северо-восточных провинций КНР¹⁹.

Власти провинции Ляонин планируют до 2018 г. вложить более 20 млрд юаней в реализацию 35 проектов, предусматривающих строительство новых причалов, развитие железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в районе провинциальных портов²⁰. В начале 13-й пятилетки в провинции действовали 5 крупных морских портов с ежегодным грузооборотом более 100 млн т каждый, а общий объем грузооборота всех портов провинции Ляонин составил 1,4 млрд т²¹. Перспективу сулит сотрудничество российских дальневосточных портов с быстро развивающимися портами Даньдун и Инкоу, расположенными на северной оконечности континентальной береговой линии Китая. Эти два порта занимают удобное гео-

графическое положение — они расположены между КНР и КНДР и совсем рядом с РФ, Японией, РК и Монголией; находятся на пересечении морских путей, соединяющих 90 портов 70 стран. В портах ускоренными темпами идет строительство причалов, способных принимать и обслуживать крупные суда водоизмещением до 300 тыс. т. В ближайшие 2—3 года продовольствие, стальной прокат, уголь и железная руда только из 14 городов, расположенных в восточной части СВК, смогут обеспечить рост грузооборота портов Дандун и Инкоу на 200 млн т, а выход к морю через эти порты позволит предприятиям СВК сократить логистические издержки на 6—8 млрд юаней в год²². Регулярными стали железнодорожные перевозки из порта Инкоу в Москву, причем время сухопутной перевозки по сравнению с морской сократилось вдвое, а стоимость транспортировки контейнера по железной дороге стала меньше на 1 тыс. долл.²³ Прибывающие обратно из России контейнеры с грузом отправятся по морю в другие города Китая, такие как Тяньцзинь, Шанхай, Гуанчжоу²⁴.

Не менее важным направлением развития российско-китайского сотрудничества в области морских перевозок является расширение контейнерных перевозок в РФ из портов СВК и в первую очередь из порта Тяньцзинь, на базе которого создана крупнейшая зона свободной торговли СВК. Порт связан с Россией, Японией, РК, КНДР и другими странами ЮВА, имеет 246 причалов, в том числе более 100 способных принимать океанские суда водоизмещением свыше 10 тыс. т. Он поддерживает постоянные транспортные связи с более чем с 500 портами 180 стран мира²⁵. Именно порт Тяньцзинь в рамках реализации инициативы «пояса и пути» первым в Китае открыл маршрут международного автодорожного сообщения «Китай—Монголия—Россия», что позволило значительно расширить возможности грузовых перевозок. В 2016 г. грузооборот порта вырос до 550 млн т, оборот контейнеров порта составил 14,52 млн единиц²⁶. В целях повышения пропускной способности порта Тяньцзинь в 2015 г. акватория порта была увеличена на 1,120 кв. км и достигла 1,590 кв. км, были построены дополнительные фарватеры вдоль действующего главного водного пути²⁷. В ближайшие годы протяженность береговой линии порта будет увеличена с 78,9 км до 148 км,

что позволит нарастить пропускную способность порта Тяньцзинь. Согласно прогнозу, в 2020 г. через порт ежегодно будет перевозиться 650 млн т грузов²⁸. Тяньцзинь остается четвертым крупнейшим мировым морским портом и ведущим комплексным портовым узлом перегрузки контейнеров и грузов, перемещающихся в пределах южных портов КНР, морских портов и погранпереходов ДФО РФ, регионов США, ЮВА, западной Азии и Европы.

Стремительное превращение КНР в ключевое звено евроазиатских перевозок должно побудить российское руководство активизировать развитие российско-китайской инфраструктурной интеграции, которая в первую очередь связана с реализацией регионального транспортного сотрудничества Дальнего Востока РФ и провинций СВК. Отсутствие прямого выхода к морским портам побуждает промышленно развитые провинции СВК к использованию железнодорожной транспортной сети и морских портов ДФО РФ для вывоза своей экспортной продукции. В дальнейшем с опорой на российские порты Зарубино (в рамках международного транспортного коридора «Приморье-2») и Сабетга часть транзитного грузопотока может транспортироваться по Северному морскому пути. Заинтересованность китайской стороны в сотрудничестве с Россией подтверждается желанием провинциальных властей СВК инвестировать значительные средства в развитие транспортного комплекса ДФО РФ (строительство ВСЖД Хуньчунь—Владивосток, модернизация пограничных КПП и морского порта Зарубино). Если Россия с помощью Китая сумеет обеспечить повышение пропускной способности восточного полигона Транссиба, дальневосточных портов и СМП, то у нее появится наиболее реальный шанс обеспечить превращение ДФО РФ в значимое звено транзитных перевозок из СВК в страны АСЕАН.

Примечания

¹ Увеличение пропускной способности железнодорожной сети РФ не даст должного экономического эффекта, если государство не займется разумным тарифным регулированием. Следует отказаться от единой сквозной тарифной ставки российского транзита и определять только максимальный

и минимальный уровень тарифов. Тогда в рамках образовавшегося тарифного коридора грузоперевозчики могли бы гибко выстраивать свою тарифную политику с учетом конъюнктуры рынка, что позволит оперативно реагировать на его изменения с помощью тарифной составляющей.

² China plans to build Beijing-Moscow high-speed rail. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/23/t20150123_4412604.shtml

³ Rolling stock company forges ahead in Russia. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-05/06/content_35498400.htm

⁴ Backgrounder: China high-speed train's overseas expansion. URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2015-11/26/content_37172221.htm

⁵ ВСЖД Москва—Казань может стать частью высокоскоростного транспортного коридора ЭПШП и может быть продлена по маршруту-Екатеринбург — Челябинск — Петропавловск — Астана — Достык — Урумчи — Пекин. Возможен и другой маршрут по территории РФ, который может быть проложен севернее — через Омск далее через Новосибирск и Барнаул в КНР.

⁶ *Галушка А.* Плечо Востока. Приморье проложит новый путь для Китая. URL: <https://rg.ru/2016/03/28/primore-prolozhit-novyj-put-dlia-kitaia.html>

⁷ Коридоры к морю. Транзитные контейнеры из китайских провинций переключают на приморские порты. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362712&archive=20> (дата обращения: 26.01.2017).

⁸ На железнодорожном КПП Хунчунь на границе Китая и России резко повысилась пропускная способность, что стимулирует открытие второго рейса в Европу из Цзилиня. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/11/content_40267954.htm

⁹ Артем разведет контейнеры по сухому. Заработала железнодорожная составляющая логистического центра в Приморье. URL: <http://www.kommer sant.ru/doc/2494425> (дата обращения: 08.10.2016).

¹⁰ Коридоры к морю. Транзитные контейнеры из китайских провинций переключают на приморские порты. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362712&archive=20> (дата обращения: 26.01.2017).

¹¹ Дальнему Востоку поставили в пример Африку. Правительство утвердило Концепцию развития транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» // Гудок. 2017. № 5 (26144).

¹² *Галушка А.* Плечо Востока. Приморье проложит новый путь для Китая. URL: <https://rg.ru/2016/03/28/primore-prolozhit-novyj-put-dlia-kitaia.html> (дата обращения: 29.03.2016).

¹³ По оценке К. Кузовкова (члена правления транспортной группы Фesco, обслуживающей СМП), из 16 портов, расположенных по трассе Севморпути, сегодня только Мурманск может принимать суда дедевитом более 30 тыс. т. Остальные порты, за исключением Дудинки, почти непригодны для использования. Поэтому первоочередная задача заключается не в стремлении нарастить транзит по СМП, а в модернизации портов, создании в них современной ремонтной базы, строительстве складских мощностей, аэропортов. (Свяжет ли Северный морской путь Европу и Азию? // *АиФ*. 02.09.2014; *Кузовков К.* Своим путем. Северным // *АиФ*. № 34 (1736. 20—26.08.2014).

¹⁴ Китай обладает широкими возможностями для сотрудничества с Россией в транспортировке СПГ из Арктической зоны. Четыре государственные китайские верфи входят в число 13 верфей в мире, которые способны производить танкеры для перевозки СПГ, причем те модели, которые позволяют перевозить СПГ в условиях экстремально низких температур. Стоимость подобных танкеров в зависимости от размера составляет от 250 млн долл. до 450 млн долл. До 2010 г. китайские верфи спустили на воду 6 танкеров и в настоящее время их пакет заказов на изготовление новых танкеров вместимостью 174 тыс. куб. м каждый составляет 14 ед. В 2015 г. японская корпорация *Kawasaki Heavy Industries Ltd* планирует совместно с корпорацией *COSCO* организовать на верфях провинции Цзянсу производство танкеров для транспортировки СПГ и к 2018 г. спустить на воду два современных супертанкера (*China bank loans \$400m for LNG carrier project*. URL: http://en.ce.cn/Industries/Financial-services/201407/04/t20140704_30968_03.shtml).

¹⁵ *China's energy giant willing to cooperate in Arctic resources extraction*. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/21/t20150121_4396935.shtml; *CNPC eyes Arctic oil collaboration*. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/21/t20150121_4396290.shtml

¹⁶ Нефтегазовое сотрудничество Китая с Центральной Азией и Россией включает в себя стратегический план «Один пояс, один путь». URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-02/28/content_34913747.htm

¹⁷ *Wang Haiyun*. Thoughts on Building Silk Road Economic Belt // *International Strategic Studies*. April 2014. № 2. P. 14.

¹⁸ *Maiden rail freight service leaves Dalian with goods for Russia*. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-01/28/content_23286495.htm

¹⁹ *NE China port benefited from Belt and Road Initiative*. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/11/content_27026190.htm

²⁰ China-Russia relations reach new heights. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/7626035.html>

²¹ China's Northern-most Port Rises. URL: <http://english.cri.cn/6826/2016/12/28/2702s805535.htm>

²² На самой северной оконечности береговой линии Китая появился крупный порт, грузооборот которого превысил 100 млн тонн. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/25/content_31001032.htm

²³ *Wu Yong (China Daily)*. Cargo trains put Yingkou port on track for success. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content_28812490.htm

²⁴ *Yao Yao (Chinadaily.com.cn)*. Belt and Road Initiative expands NE China's Yingkou port's business. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-10/20/content_27119659.htm

²⁵ Грузооборот порта Тяньцзинь быстро увеличится к 2020 г. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-04/11/content_38213946.htm

²⁶ В 2016 г. грузооборот в Тяньцзиньском порту достиг 550 млн тонн. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0106/c31518-9163622.html>; ВВП нового района Биньхай в Тяньцзине в 2016 г. превысил 1 трлн юаней. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0222/c31518-9181105.html>

²⁷ China approves expanded opening of Tianjin port. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-05/06/content_18699681.htm

²⁸ Throughput of Tianjin port to jump by 2020. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-04/11/content_38215681.htm

Го Сяоцун*

РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ ФИНАНСОВОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

Аннотация. Сотрудничество в финансовой сфере всегда являлось важной составной частью торгово-экономического сотрудничества Китая и России. Укрепление финансового сотрудничества двух стран имеет важное значение. За много лет правительства и профильные ведомства Китая и России создали в практике финансового сотрудничества ряд рабочих и координационных механизмов. Создание и функционирование этих механизмов сыграло важную роль в углублении сотрудничества двух стран в финансовой сфере.

В XXI в. китайско-российское финансовое сотрудничество быстро развивается, сферы и уровни взаимодействия непрерывно расширяются, постоянно возникают новые методы сотрудничества. Однако нельзя не признать, что степень и глубина взаимодействия двух стран в финансовой сфере все еще недостаточна, и существуют некоторые проблемы, требующие срочного разрешения.

Ключевые слова: китайско-российское сотрудничество в финансовой сфере, создание механизмов, расчеты в местных валютах, совместное финансирование, противодействие легализации доходов, полученных преступным путем, противодействие финансированию терроризма.

Сотрудничество в финансовой сфере является важной составной частью торгово-экономического сотрудничества Китая и России. После мирового финансового кризиса 2008 г. необходимость

* Сотрудник Института Восточной Европы и Центральной Азии Академии общественных наук Китая, доктор наук.

углубления международного финансового сотрудничества стала очевидной. Во-первых, непосредственно в период кризиса китайско-российское финансовое сотрудничество положительно влияет на поддержание региональной финансовой среды и стабильности.

Во-вторых, в посткризисный период в условиях непрерывного сближения экономических отношений двух стран углубление финансового сотрудничества является обязательным условием постоянного развития торгово-экономических отношений Китая и России и содействует структурной перестройке экономик двух государств. Оно также играет важную роль для осуществления проекта «Один пояс, один путь».

В-третьих, расчеты в национальных валютах способны эффективно снизить валютные риски, усилить позицию юаня на международном уровне, избавиться от «долларовой ловушки» в региональном развитии.

Наконец, непрерывное углубление взаимодействия в таких сферах, как противодействие «отмыванию денег» и финансированию терроризма, создание международных финансовых центров, содействие реформированию международной финансовой системы, постепенно углубит отношения стратегического партнерства и сотрудничества двух стран.

1. Создание механизмов китайско-российского финансового сотрудничества

За много лет правительства Китая и России на всех уровнях и профильные ведомства создали в практике финансового сотрудничества ряд рабочих и координационных механизмов. Создание и функционирование этих механизмов сыграло важную роль в углублении взаимодействия двух стран в финансовой сфере.

1.1. Государственный уровень сотрудничества.

1.1.1. Механизм проведения китайско-российских взаимных визитов и встреч на высшем уровне.

В апреле 1996 г. во время второго визита Президента Российской Федерации Б.Н. Ельцина в Китай были достигнуты следующие договоренности относительно механизма проведения регулярных

двусторонних встреч на высшем уровне: ежегодно проводить по одной встрече глав государств в Пекине и в Москве; создать Комиссию по подготовке регулярных встреч глав правительств Китая и России, каждый год проводить встречи глав правительств в столицах обоих государств; создать телефонную линию для связи глав государств, чтобы своевременно проводить консультации по важным вопросам.

В декабре 1996 г. Премьер Госсовета КНР Ли Пэн посетил Россию, что стало официальным началом регулярных встреч глав правительств РФ и КНР.

После этого лидеры России и Китая каждый год в установленное время проводили встречи и консультации, обмениваясь мнениями по вопросам двусторонних отношений и важных международных проблем. Был подписан ряд важных совместных заявлений, соглашений, что определило направление дальнейшего делового сотрудничества двух стран, внесло вклад в развитие отношений стратегического партнерства и сотрудничества России и Китая.

1.1.2. Подкомиссия по сотрудничеству в финансовой сфере.

Одновременно с учреждением Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств Китая и России, были созданы подкомиссии в различных сферах, таких как экономика и торговля, энергетика, финансы, наука и техника, транспорт, ядерная энергия, космонавтика, связь, охрана окружающей среды и другие.

В 2000 г. создана Подкомиссия по сотрудничеству в банковской сфере, в 2009 г. она была переименована в Подкомиссию по сотрудничеству в финансовой сфере. Ее задачей стало на базе обоюдных контактов укреплять взаимное доверие и сотрудничество банков России и Китая, чтобы предоставить качественное финансовое обеспечение для углубления торгово-экономических отношений двух стран, а также способствовать всестороннему развитию экономических отношений РФ и КНР. Подкомиссия по сотрудничеству в финансовой сфере каждый год проводит одно заседание.

В ходе этих заседаний представители центральных банков двух стран обмениваются мнениями и достигают договоренностей в различных сферах, таких как межбанковское деловое сотрудничество двух стран, обмен информацией и подготовка кадров, платежи и

расчеты, финансовая поддержка, политика валютного регулирования, противодействие «отмыванию денег» и финансированию терроризма и прочих.

1.1.3. Механизм диалога министров финансов Китая и России.

21 марта 2006 г. был подписан «Меморандум о взаимопонимании между Министерством финансов Российской Федерации и Министерством финансов Китайской Народной Республики о создании диалогового механизма между министрами финансов России и Китая», что официально запустило механизм диалога министров финансов двух стран. Согласно меморандуму, встречи на уровне министров финансов проводятся раз в год, по очереди в Китае и России. Главным инициатором являются министерства финансов двух стран, но в соответствии с текущей обстановкой к участию в заседаниях также приглашаются профильные ведомства.

Главы министерств финансов проводят развернутый диалог и обмениваются мнениями по широкому кругу вопросов. В их числе макроэкономическая ситуация, финансовая и монетарная политика, финансовые реформы, взаимодействие в финансовой сфере и сотрудничество в отношении многосторонних банков развития и т. д.

На настоящий момент переговоры министров финансов двух стран проходили уже 6 раз.

1.2. Региональный уровень сотрудничества.

1.2.1. Российско-китайский Координационный Совет по межрегиональному и приграничному торгово-экономическому сотрудничеству.

В 1998 г. пограничные районы Китая и России учредили Российско-китайский Координационный Совет по межрегиональному и приграничному торгово-экономическому сотрудничеству. Был создан механизм регулярных встреч между представителями китайских и российских приграничных территорий, таких как провинции Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин, Автономный район Внутренняя Монголия, Синьцзян-Уйгурский автономный район и Приморский край, Хабаровский край, Амурская область, Еврейская автономная область, Читинская область, Республика Саха, Республика Алтай и другие.

Каждый год проводится одно заседание Координационного совета, председателями поочередно становятся главы приграничных провинций (областей) двух стран.

В ходе заседания представители двух стран обсуждают ситуацию в сфере торгово-экономического сотрудничества приграничных регионов за предыдущий год, совместно выдвигают вопросы, влияющие на торгово-экономическое сотрудничество в текущем периоде, проводят консультации для их разрешения.

По итогам переговоров обе стороны подписывают протокол совещания, формируется документ с достигнутыми договоренностями, который направляется в соответствующие органы центральных правительств двух стран.

Со дня создания Российско-китайского Координационного Совета по межрегиональному и приграничному торгово-экономическому сотрудничеству проведено уже 14 заседаний. Это эффективный механизм взаимодействия между регионами двух стран, который играет важную роль в согласовании и разрешении вопросов торгово-экономического сотрудничества приграничных районов Китая и России.

1.2.2. Механизм встреч глав местных правительств.

С 2002 г. провинция Хэйлунцзян и субъекты Дальнего Востока и Забайкальского края Российской Федерации начали претворять в жизнь механизм встреч глав местных правительств.

В настоящее время с руководителями Хабаровского края, Приморского края, Амурской области и Еврейской автономной области уже достигнута договоренность об осуществлении механизма переговоров «с глазу на глаз». По примеру регулярных встреч глав правительств России и Китая один раз в год проводится встреча губернаторов провинций КНР и глав администраций субъектов Российской Федерации, где подводятся итоги работы за год, выдвигаются предложения и планы относительно будущего сотрудничества, проводятся консультации по решению текущих вопросов.

В рамках данного механизма функционируют рабочая группа по культурному обмену и рабочая группа по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству. За их деятельность отвечают

вице-губернаторы провинций (областей). В рамках рабочей группы по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству функционируют специализированные подгруппы в таких областях, как энергетика, сельское хозяйство, промышленность, наука и техника, лесное хозяйство, торговые зоны, строительство портов, туризм и других. Их встречи проходят нерегулярно, когда возникают вопросы, требующие обсуждения и решения.

С точки зрения современной обстановки, хотя данный механизм пока еще функционирует обособленно, он стал важной площадкой для взаимодействия и сотрудничества приграничных районов КНР и РФ.

1.3. Общественный уровень сотрудничества.

Помимо механизма встреч на официальном уровне, на общественном уровне в России и Китае последовательно возникли несколько неправительственных организаций. Эти организации финансируются предприятиями, учреждаются самостоятельно, способны быстро реагировать, обладают такими особенностями, как гибкость и высокая исполнительность. Они играют незаменимую роль в вопросах контактов и сотрудничества финансовых учреждений.

1.3.1. Китайско-российский форум по финансовому сотрудничеству.

Китайско-российский форум по финансовому сотрудничеству функционирует в рамках Российско-китайского Комитета дружбы, мира и развития. Его совместно возглавляют Всекитайское финансовое общество, Ассоциация банков России и Центральный банк Российской Федерации.

Каждый год проводится одно заседание. Целью форума является содействие реализации задач стратегического сотрудничества России и Китая, помощь Подкомиссии по сотрудничеству в финансовой сфере в расширении контактов между различными финансовыми институтами, такими как банки обеих стран, а также расширение сотрудничества на базе взаимной выгоды и принципов рыночной экономики в сфере валютных отношений, оборота ценных бумаг, страхования и т. д.

В 2001 г. по инициативе Российско-китайского Комитета дружбы, мира и развития Китайско-российский форум по финансовому сотрудничеству впервые прошел в Москве.

1.3.2. Финансовый союз России и Китая.

15 октября 2015 г. в Харбине создан Финансовый союз России и Китая. Это некоммерческая открытая трансграничная организация финансового сотрудничества, основанная на принципах равенства, добровольности, автономности и независимости, в целях совместного использования ресурсов и взаимодополняющих преимуществ, а также взаимовыгодного сотрудничества. Союз обеспечивает поддержание контактов между его участниками и функционирует в качестве площадки для неофициального обсуждения вопросов, касающихся обмена информацией, обмена опытом в таких сферах, как финансовое обслуживание, риск-менеджмент, технологические решения, подготовка кадров. Целью Союза является улучшение обмена информацией между двумя странами в финансовой и других сферах, расширение сотрудничества участников союза в таких областях, как установление агентских отношений, двусторонние расчеты в национальных валютах и наличные расчеты, торговое финансирование, кредитно-денежные операции, финансирование проектов строительства инфраструктуры в регионах двух стран, операции на мировом рынке и т. д.

В настоящее время Союз включает в себя 57 финансовых организаций. 8 апреля 2016 г. под руководством Банка Харбина при содействии Банка Хайнаня на острове Хайнань состоялся форум Финансового союза России и Китая в области инновационного сотрудничества. Члены Союза, экономисты и представители предприятий заявили, что текущие острые вопросы в финансовой сфере, проблемы и благоприятные возможности китайско-российского финансового сотрудничества получили всестороннее обсуждение и достигнут ряд договоренностей.

2. Развитие сотрудничества России и Китая в финансовой сфере

В XXI в. сотрудничество Китая и России в финансовой сфере быстро развивается. Непрерывно расширяются области взаимодействия, повышается уровень и постоянно возникают новые методы сотрудничества.

С точки зрения сфер сотрудничества, осуществляются расчеты в национальных валютах, которые раньше не проводились, объем расчетов и территории их проведения непрерывно расширяются, межбанковское деловое сотрудничество крепнет день ото дня. В последние годы межбанковское деловое сотрудничество постепенно расширилось от взаимодействия коммерческих банков до валютного сотрудничества центробанков двух стран. С точки зрения уровня взаимодействия, механизмы сотрудничества в финансовой сфере постепенно совершенствуются. Правительства двух стран участвовали в создании Межбанковского объединения ШОС, Китайско-российского фонда прямых инвестиций, Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Фонда Шелкового пути и других финансовых платформ. С точки зрения методов сотрудничества, от традиционной модели банков-корреспондентов постепенно осуществляется переход к созданию структурных трансграничных управлений, от сотрудничества коммерческих банков приграничных регионов — к созданию китайско-российского финансового союза. Банки расширяют свои функции, становясь единым финансовым субъектом для осуществления расчетов, выплат, международных инвестиций и финансирования.

Далее изложены 5 областей, получивших развитие в сфере китайско-российского финансового сотрудничества: трансграничные расчеты в национальных валютах, деловое сотрудничество коммерческих банков, валютные свопы, кредитное сотрудничество, противодействие «отмыванию денег» и финансированию терроризма.

2.1. Трансграничные расчеты в национальных валютах.

2.1.1. История вопроса.

В целях содействия развитию торговли в приграничных регионах центробанки России и Китая активно внедряют систему расчетов в национальных валютах.

Ранее во второй половине 2001 г., банки Хэйхэ и Благовещенска уже начали обсуждение вопроса расчетов в национальных валютах. Проведя исследование потребностей своих предприятий-клиентов, они испытали проект использования местных валют в качестве расчетной единицы.

22 августа 2002 г. в ходе заседания Подкомиссии по сотрудничеству в финансовой сфере в Шанхае было подписано «Соглашение между Центральным банком Российской Федерации и Народным банком Китая о межбанковских расчетах в торговле в приграничных районах».

В декабре 2002 г. Россия и Китай также подписали «Протокол по реализации Соглашения между Центральным банком Российской Федерации и Народным банком Китая о межбанковских расчетах в торговле в приграничных районах от 22 августа 2002 г.».

В марте 2003 г. впервые проведен расчет в национальных валютах между отделением Банка Китая в Хэйхэ и акционерным коммерческим банком «Дальнешторгбанк», что ознаменовало переход финансового сотрудничества на новую ступень развития.

В сентябре 2004 г., принимая во внимание успешный опыт расчетов в национальных валютах, Россия и Китай подписывают двусторонний протокол, приняв решение с 1 января 2005 г. постепенно распространить практику проведения таких расчетов на все приграничные территории двух стран.

Протокол также устанавливает, что территориальные учреждения Народного банка Китая и Банка России обмениваются информацией о движении капитала между банками-корреспондентами, объемах операций по обмену валют, объеме движений через границы наличных средств и прочими данными.

В ноябре 2006 г. Китай и Россия подписали «Протокол между Центральным банком Российской Федерации и Народным банком Китая о расширении географических рамок территорий в Китае, где расположены банки, имеющие право осуществлять расчеты в национальных валютах в российско-китайской приграничной торговле», и к территориям проведения расчетов в национальных валютах присоединились провинции Хэйлуцзян, Цзилинь, Автономный район Внутренняя Монголия и Синьцзян.

В ноябре 2007 г. Россия и Китай подписали протокол, по которому с 1 января 2008 г. практика расчетов в национальных валютах распространяется на сферу приграничного туризма.

23 июня 2011 г. Народный банк Китая и Центральный банк Российской Федерации подписали новое двустороннее соглашение о расчетах в национальных валютах.

После его подписания практика таких расчетов расширилась от приграничной торговли до обычной, увеличился их территориальный охват.

Соглашение определяет, что субъекты экономической деятельности двух стран могут самостоятельно выбирать, как проводить расчеты и оплату за товары и услуги: в свободно конвертируемой валюте, юанях или рублях.

2.1.2. Расчеты в национальных валютах и клиринг в трансграничной торговле.

Расчеты в национальных валютах между банками России и Китая в основном происходят со счета на счет через банки-корреспонденты.

В начале появления расчетов в национальных валютах не существовало обменного курса между рублем и юанем, каждая расчетная операция зависела от доллара.

Для банков Китая каждая операция с рублями проводилась по ежедневно устанавливаемому двумя сторонами валютному курсу. Рубль обменивался на доллар, переводился на внутренний или зарубежный долларовый счет, остаток на рублевом счете всегда поддерживался на нуле. В то время межбанковские расчеты России и Китая проводились через долларовые счета, это требовало времени и имело низкую эффективность.

Впоследствии крупные коммерческие банки могли по курсу доллара определить курс юаня к рублю и опубликовать его.

В сентябре 2009 г. Банк Харбина впервые опубликовал курс юаня к рублю.

Публикация курса юаня к рублю стала основой для обмена этих валют. Это позволило обойти необходимость расчетов через долларовые счета и осуществлять расчеты через банки-корреспонденты и национальные банки.

В клиринговой модели применялась система односторонних счетов, открытых в обеих странах. То есть китайская сторона открывала в России рублевый счет, а российская сторона — счет в Китае в юанях, затем с помощью клирингового банка третьей страны производился расчет.

Что касается управления денежными суммами, чтобы избежать риска колебаний валютного курса, китайские банки применяли способ ежедневного обнуления счета. То есть каждый день после окончания операций сумма на рублевом счете обменивалась на доллар клиринговым банком третьей страны, а рублевый счет сохранялся пустым.

Однако, такой способ не обладал преимуществами прямого трансферта рубля и юаня, а также не устранялась зависимость от банка третьей страны, поэтому его нельзя расценивать как полноценный способ расчета в национальных валютах.

В 2010 г., после установления котировок курса юаня к рублю, объем прямых сделок в рублях и юанях стремительно вырос, постепенно возник внутренний рынок обмена юаня и рубля, и это помогло по-настоящему осуществлять расчеты в национальных валютах.

В первую очередь в трансграничной торговле больше нет необходимости использовать доллар, что снизило издержки. Кроме того, китайские банки могут своевременно покупать и продавать рубли на рынке, что повысило эффективность клиринговых расчетов, с небольшими затратами разрешило вопрос управления рисками при обращении рубля. Наконец, рынок обмена юаня и рубля предоставил высокоэффективную платформу для сделок банков обеих сторон, в максимальной степени гарантировал выполнение договоров купли-продажи, позволил избежать монополии банков-корреспондентов и снизить итоговые издержки.

2.1.3. Развитие трансграничной торговли в национальных валютах на современном этапе.

В 2003 г. с началом проекта приграничной торговли в национальных валютах в провинции Хэйлунцзян такая практика была создана с нуля, показав тенденцию к быстрому росту объемов расчетов, удельный вес расчетов в национальной валюте в торговле с Россией рос из года в год. В 2003 г. объем расчетов в национальной валюте через счета банков-корреспондентов составил 14,6 млн долл., что составило всего 0,5 % общего объема торговли этой провинции с Россией. В 2009 г. этот объем составил 970 млн долл., что в среднем в 67 раз больше, чем в 2003 г., объем расчетов в национальных валютах в торговле с Россией в этой провинции достиг 17,4 %.

В этот период главной проблемой расчетов в национальных валютах в приграничной торговле стало то, что рубль получил абсолютное преимущество, а объем расчетов в юанях был крайне мал.

В 2003—2009 годах объем межбанковских операций в национальных валютах в провинции Хэйлунцзян составил 2,917 млрд долл. Из них в рублях проведено расчетов на 2,908 млрд долл., что составило 99,4 % от всех операций. На долю юаня пришлось всего 16,63 млн долл., или 0,6 %. Для возникновения такой «однобокости» есть несколько причин. Во-первых, приграничная торговля между Россией и Китаем в основном опирается на экспорт из Китая, россияне являются потребителями китайских товаров, поэтому играют ведущую роль в праве выбора валюты.

Во-вторых, некрупные китайские приграничные экспортеры в основном поставляют в Россию трудоемкую продукцию с низкой добавленной стоимостью, сельскохозяйственную и побочную продукцию. Эта продукция легко замещается, а на рынке существует большая конкуренция. Чтобы занять российский рынок, экспортеры вынуждены принимать расчеты в рублях.

С 2010 г. объем расчетов в национальной валюте в провинции Хэйлунцзян существенно вырос, и ситуация с «перекосом» в сторону рубля начала меняться.

В 2013 г. в провинции Хэйлунцзян между банками России и Китая проведено расчетов в национальной валюте на 986 млн долл., из них в рублях 469 млн долл., в юанях — 517 млн долл. Объем расчетов в юанях превысил расчеты в рублях, составив 52,4 %¹.

В 2015 г. объем расчетов составил 499 млн долл., из них в юанях 307 млн долл., что составляет 61,5 % от общего объема².

Для быстрого роста объема расчетов в юанях есть несколько причин. Во-первых, после 2012 г. рост российской экономики замедлился. После украинского кризиса, на фоне роста курса доллара, падения мировых цен на нефть, санкций Запада и других факторов российская экономика сталкивается с одной проблемой за другой. Рубль сильно колеблется и существенно обесценивается. С другой стороны, Китай обладает значительными валютными резервами, стабильным финансовым рынком, неплохой макроэкономической ситуацией, курс юаня стабилен, а его значимость на международном

уровне устойчиво растет. Стабильность валюты создала благоприятные условия для быстрого роста объема расчетов в юанях.

Во-вторых, приграничная торговля в небольших объемах между Россией и Китаем сменяется обычной торговлей. В последние 10 лет удельный вес обычной торговли между Россией и Китаем постепенно нарастает.

По сравнению с субъектами маломасштабной приграничной торговли, субъекты обычной торговли обладают большей финансовой мощностью, стабильными финансовыми партнерами, поэтому имеют сильную позицию при выборе валюты для расчетов.

В-третьих, с 2014 г. рубль значительно обесценился, выгода от приобретения китайских товаров постепенно сходит на нет, экспорт КНР снижается. Но при воздействии развивающейся электронной коммерции, импорт в Китай из России показывает тенденцию роста, Китай, будучи импортером, может проявлять инициативу при выборе валюты расчетов.

Система расчетов в национальных валютах получила определенное развитие и в Автономном районе Внутренняя Монголия.

В декабре 2005 г. маньчжурский филиал Сельскохозяйственного банка Китая с читинским филиалом Внешторгбанка и Дальнешторгбанк установили корреспондентские отношения, положив тем самым начало торговле в национальных валютах. Тем не менее, до сегодняшнего дня расчеты ведутся в основном через доллар, объем сделок в национальных валютах относительно мал. Однако Манчжурия располагает самым большим в Китае сухопутным портом, объем торговли и производимых расчетов там очень велик. Поэтому с усилением места юаня на международной арене удельный вес расчетов в жэньминьби неизбежно увеличится.

2.2. Деловое сотрудничество коммерческих банков.

2.2.1. Установление корреспондентских отношений между банками России и Китая и открытие структурных подразделений в обеих странах.

Установление корреспондентских отношений между банками России и Китая и открытие структурных подразделений в обеих странах сокращает срок перевода средств между счетами, это повышает эффективность расчетов и является важным методом стимули-

рования развития торговли и продвижения практики расчётов в национальных валютах.

В 1993 г. Банк Китая открыл в Москве свой филиал. К концу 2016 г. всего было 6 банков с участием китайского капитала, имеющих в Москве 5 филиалов и 2 представительства (табл. 1).

Таблица 1. Структурные подразделения китайских банков в России

Название банка	Структура в России	Дата основания
Банк Китая	Банк Китая (Россия)	Апрель 1993 г.
	Банк Китая (Россия) Приморский филиал	2013 г.
Торгово-промышленный банк Китая	АО Торгово-промышленный банк Китая (Москва)	Ноябрь 2007 г.
Строительный банк Китая	ООО Строительный банк Китая (Москва)	Март 2013 г.
Сельскохозяйственный банк Китая	ООО Сельскохозяйственный банк Китая (Москва)	2014 г.
Государственный банк развития Китая	Представительство в Москве	Сентябрь 2010 г.
Экспортно-импортный банк Китая	Представительство в Санкт-Петербурге	Июнь 2007 г.

Систематизировано автором.

В 1989 г. российский Внешторгбанк открыл представительство в Китае. С учетом быстрого роста китайской экономики Россия придавала все большее значение сотрудничеству и партнерству с Китаем.

К 2016 г. в Китае функционировало 9 российских банков, имеющих 1 филиал и 9 представительств (табл. 2).

Провинция Хэйлуцзян по установлению корреспондентских отношений с банками России шла впереди всей страны.

В мае 1995 г. филиал Сельскохозяйственного банка Китая в городе Хэйхэ первым официально установил корреспондентские от-

Таблица 2. Банки с участием российского капитала в Китае

Название банка	Структура в Китае	Дата основания
Внешторгбанк (ВТБ)	Представительство в Пекине	Сентябрь 1989 г.
	Филиал в Шанхае	Декабрь 2007 г.
Внешэкономбанк	Представительство в Пекине	Апрель 1999 г.
Промсвязьбанк	Представительство в Пекине	Март 2004 г.
Газпромбанк	Представительство в Пекине	Июль 2006 г.
МДМ Банк	Представительство в Пекине	Август 2008 г.
ЕврофинансМоснарбанк	Представительство в Пекине	Июль 2009 г.
Сбербанк	Представительство в Пекине	Июнь 2010 г.
Россельхозбанк	Представительство в Пекине	2015 г.
Центральный банк Российской Федерации	Представительство в Пекине	Июнь 2016 г.

Систематизировано автором.

ношения с российским акционерным банком Амурской области (современное название — «Восточный банк»). В обоих банках были открыты долларовые корреспондентские счета, официально начали проводиться расчёты в долларах, что стало началом прямых расчётов между банками двух стран.

К концу 2015 г. в провинции Хэйлуцзян было уже 10 банковских учреждений, которые открыли корреспондентские счета с 24 банковскими учреждениями России. Российские банки-корреспонденты в основном располагались в Приморском крае и Дальневосточном регионе — во Владивостоке, Уссурийске, Хабаровске, Благовещенске и других важных городах.

Коммерческие банки Автономного района Внутренняя Монголия и российских приграничных территорий также открыли банки-корреспонденты и корреспондентские счета.

К первой половине 2015 г. манчжурские банки по работе с иностранной валютой и российские банки открыли 13 корреспондентских счетов. Из них 2 долларовых счета открыл Торгово-промышленный банк Китая, один — Банк Китая. Строительный банк Китая открыл один долларовый счет и один — в национальной валюте; Сельскохозяйственный банк Китая — 5 долларовых счетов и 3 в национальной валюте (табл. 3).

Таблица 3. Банки-корреспонденты Манжурии и России

Название китайского банка	Российский банк-корреспондент	Дата открытия	Порядок открытия счета	Валюта счета
Манчжурский филиал Торгово-промышленного банка Китая	Байкальский банк «Сбербанка»	Март 2002 г.	Односторонний в России	Доллар
	Байкальский банк «Сбербанка»	Декабрь 2009 г.	Односторонний в России	Доллар
Манчжурский филиал Банка Китая	Байкальский банк «Сбербанка»	Март 2003 г.	Взаимный	Доллар
Манчжурский филиал Строительного банка Китая	Российский промышленный банк	Апрель 2011 г.	Односторонний в Китае	Доллар, юань
Манчжурский филиал Сельскохозяйственного банка Китая	Читинский филиал «Внешторбанка»	Август 2000 г.	Односторонний в России	Доллар
	Восточный экспресс банк	Июнь 2003 г.	Односторонний в Китае	Доллар
	Байкальский банк «Сбербанка»	Сентябрь 2004 г.	Взаимный	Доллар
	Бинбанк Улан-Удэ	Ноябрь 2004 г.	Односторонний в Китае	Доллар
	Байкальский банк «Сбербанка»	Август 2005 г.	Односторонний в России	Рубль

Окончание табл. 3

Название китайского банка	Российский банк-корреспондент	Дата открытия	Порядок открытия счета	Валюта счета
	Восточный экспресс банк	Декабрь 2005 г. (юань). Сентябрь 2006 г. (рубль)	Взаимный	Юань, рубль
	Читинский филиал «Внешторбанка»	Март 2003 г. (рубль). Декабрь 2005 г. (юань)	Взаимный	Юань, рубль
	Российский промышленный банк	Июнь 2010 г.	Односторонний в Китае	Доллар

Систематизировано автором на основе данных манчжурского отделения Народного банка Китая.

2.2.2. Торги валютной парой юань—рубль.

С российской стороны 15 декабря 2010 г. на Московской валютной бирже запущены торги валютной парой юань—рубль. Россия стала первым в мире иностранным государством, где торгуется юань.

В ходе торгов единицей обмена является 1000 юаней, итоги торгов подводятся в тот же день. Начало торгов парой юань—рубль играет важную роль в увеличении объема расчетов в юанях.

С китайской стороны с 22 ноября 2010 г. Народный банк Китая разрешил торги валютной парой юань/рубль на межбанковском валютном рынке КНР.

Субъектами торгов являются структуры, имеющие членство на межбанковском валютном рынке, торги ведутся на основе запроса котировок и конкуренции цен, обмен осуществляется по рыночной системе.

17 декабря 2010 г. Банк Харбина, согласно положениям о валютном регулировании в приграничной торговле, финансировал создание Хэйлунцзянского центра торговли наличными рублями, который стал законной платформой для торговли наличными рублями.

Это способствовало противодействию незаконному обмену рубля, а также удовлетворило потребность приграничных торговых предприятий и турфирм в расчетах наличными рублями.

2.2.3. Обмен и использование наличных юаней и рублей.

Продвигая систему трансграничных расчетов в национальных валютах, Россия и Китай также приложили усилия для развития обмена и использования наличных рублей в Китае и юаней в России. Начала осуществляться и успешно развиваться конвертация наличных рублей и юаней.

В 2007 г. филиал Банка Китая в городе Хэйхэ провинции Хэйлунцзян и Банк Харбина положили начало операциям по обмену наличных юаней и рублей. В настоящее время территории проведения таких операций расширились с Харбина и Хэйхэ до Суйфэньхэ, Дуннина, Цзямусы, Тунцзяна и других мест. В 2013 г. в провинции Хэйлунцзян проведено 7547 операций по обмену наличных юаней и рублей, общей суммой 9,14 млрд руб.

Суйфэньхэ стал экспериментальным городом в области использования наличных рублей.

Это крупнейший пограничный пункт провинции Хэйлунцзян. В ходе долговременного торгового обмена там использовался определенный объем рублей, хотя в торговых центрах и ресторанах для российских туристов цен в рублях не было. Однако в этих местах имелась непосредственная возможность использования рублей для расчетов, что привело к существованию долгосрочной тенденции нелегального оборота рубля. По оценкам, ежегодный приток рублей в Суйфэньхэ в среднем составлял 200—300 млрд, что соответствует примерно 2—3 млрд юаней. Такие объемы не влияли на доминирующую роль юаня и оставались в контролируемых рамках.

В 2013 г. Суйфэньхэ был утвержден в качестве экспериментальной зоны, где разрешено свободное использование российского рубля как платежного средства. Впервые в определенном районе Китая разрешено хождение иностранной валюты на равных с юанем условиях.

В августе 2015 г. в Суйфэньхэ официально развернут эксперимент по свободному хождению рубля в качестве платежного средства, на товары разрешено устанавливать цены в рублях, российские

предприниматели и туристы могут напрямую расплачиваться в рублях, а также класть рубли на банковские счета.

Разрешение на свободное использование рубля в Суйфэньхэ позволит постепенно включить рынок обмена наличных рублей в банковскую систему, способствуя его открытости, маркетизации и легализации. Это благоприятствует здоровому развитию торгово-экономического сотрудничества Китая и России, а также способствует приобретению равноценного статуса юаня в России.

Чтобы соответствовать ежедневным потребностям в обмене наличных, в сфере управления денежным обращением, разрешено хранить определенную сумму рублей.

Методом Банка Харбина является «контроль общего объема и управление лимитами». То есть установление верхней границы суммы рублей, имеющейся в иностранных банках-корреспондентах каждый день, утверждение различных лимитов в соответствии с потребностями банков-корреспондентов. Банки-корреспонденты могут распределять суммы между собой в зависимости от текущей ситуации, в малых и средних банках в лучшем случае сохраняются маленькие суммы. Крупные банки могут определять лимит хранения рублевых сумм. Если происходит превышение лимита, его нужно своевременно урегулировать, переведя в иностранную валюту или юань.

2.2.4. Трансграничное движение наличных рублей и юаней.

Вслед за развертыванием наличных расчетов в рублях и юанях и их обменом, банкам обеих стран потребовалось четко регулировать движение наличных сумм. Чтобы реагировать на ежедневные потребности в обмене валют и регулировать риски, банкам-корреспондентам обеих стран необходимо осуществлять трансграничное движение валют, взаимно перемещая национальные валюты, путем контроля общего объема средств минимизировать валютные риски.

Самые первые попытки трансграничного движения рубля и юаня были предприняты в провинции Хэйлунцзян.

В декабре 2003 г. филиал Банка Китая в городе Хэйхэ и Дальнешторгбанк провели операцию по транспортировке российской наличности на общую сумму 2,31 млн рублей.

В последние годы масштаб трансграничного перемещения рубля постепенно расширяется. В 2012 г. Банк Харбина через таможенную Пекина впервые воздушным путем перевез в Балтийский банк развития в Москве 5 млн наличных рублей. После этого Банк Харбина в сотрудничестве с международной транспортной компанией осуществил перевозку наличных по маршруту Харбин—Пекин—Москва.

В 2014 г. Управление валютного контроля провинции Хэйлунцзян, Банк Харбина совместно с финансовым управлением Дальнего Востока, таможеней Владивостока и другими соответствующими структурами открыли маршрут транспортировки наличных из Харбина в Пекин, а затем во Владивосток. С появлением этого маршрута длительность перевозки сократилась с 4—5 до 2—3 дней, а также снизились транспортные расходы.

В первой половине 2015 г. объем сделок с наличной валютой в Банке Харбина составил 1,403 млрд руб. Общая сумма перевезенных средств составила 1,08 млрд руб., сопоставимый прирост составил 73 %³.

Что касается транспортировки юаней, в 2015 г. при одобрении Народного банка Китая и центрального отделения Банка Харбина, Банк Харбина через таможенную Пекина воздушным способом транспортировал в российский Азиатско-Тихоокеанский банк 5 млн наличных юаней.

Эта транспортировка прояснила таможенные формальности трансграничного перемещения юаня и позволила получить опыт, необходимый для последующих таких операций. К концу 2015 г. Банк Харбина осуществил уже 3 транспортировки наличных юаней в Россию общей суммой 35 млн.

Кроме того, финансовые структуры города Хуньчунь провинции Цзилинь тоже начали осуществлять операции по трансграничному движению юаня и рубля.

В 2015 г. Сельский коммерческий банк Хунчуня из коммерческих банков российского Приморского края автомобильным транспортом вывез 2 млн наличных рублей и 20 тыс. юаней, а из Банка Хунчуня в банк Приморского края привез 5 млн руб. и 200 тыс. юаней.

2.2.5. Сотрудничество в области банковских карт.

Использование банковских карт позволило предпринимателям России и Китая избежать хранения при себе крупных наличных сумм, способствовало торговой деятельности и создало условия для распространения юаня в России.

Сотрудничество в области банковских карт между Россией и Китаем началось в 2002 г. Между банками двух стран было подписано соглашение, по которому начались операции по картам «Золотая корона».

В феврале 2009 г. филиал Сельскохозяйственного банка в провинции Хэйлунцзян и российский Примсоцбанк, подписав соглашение о сотрудничестве, выпустили карты «Цзиньсуй» для проведения операций за границей. Держатели карт смогли через российские POS-терминалы Сельскохозяйственного банка Китая получать наличные доллары, рубли или юани.

После украинского кризиса международные платежные системы VISA и MasterCard одно время приостановили операции в России, это стало удачным временем для распространения карт китайской платежной системы UnionPay.

В 2014 г. UnionpayInternational и российский банк Восточный экспресс подписали соглашение, по которому UnionpayInternational совместно с Россией выпускает рублевые и юаневые платиновые или бриллиантовые карты Unionpay. Российские держатели карт Unionpay банка Восточный экспресс пользуются теми же преимуществами, что и владельцы карт Unionpay в Китае, и безопасно проводят финансовые операции.

К концу 2015 г. 20 российских банков развернули сотрудничество с Unionpay, в России было выпущено 410 тыс. карт китайской платежной системы, 280 тыс. российских предпринимателей оформили карту Unionpay, почти 40 тысяч банкоматов провели операции по таким картам.

2.2.6. Расчеты по международной электронной торговле.

В последние годы интернет-торговля между Россией и Китаем бурно развивается. Бесперебойное функционирование логистических и платежных каналов обеспечивают успешное ведение торговли в интернете. Поэтому создание платформы для расчетов в сфере

электронной торговли стало важной частью китайско-российского межбанковского сотрудничества.

В 2015 г. отделение Банка Китая в Суйфэньхэ совместно с пекинской научно-технической компанией «Ичжифу» запустили портал электронной коммерции «Суйитун», который стал удобной интернет-платформой в сфере финансов, таможи, налогов, логистики, хранения и других. Портал позволяет устанавливать цены в юанях и других валютах и поддерживает оплату банковскими картами.

Банк Харбина стал первым китайским банком, который запустил онлайн-оплату электронных сделок между Россией и Китаем, учредил систему расчетов в трансграничной интернет-торговле. В сотрудничестве с более чем 20 поставщиками услуг оплаты стало возможным поддерживать основные необходимые способы оплаты: онлайн-оплата, инкассо, клиринг, электронный кошелек, банковские карты, интернет-банкинг, оплата через терминалы и мобильные телефоны. Разрешились трудности с получением денежных переводов от российских компаний, сложности с валютными операциями, с издержками от интернет-оплаты и проблемы безопасности оплаты. За период работы этой системы проведено 2,3 млн трансграничных онлайн оплат общей суммой 760 млн юаней⁴.

2.3. Валютные свопы.

Межбанковская валютная операция «своп» представляет собой покупку иностранной валюты в обмен на отечественную валюту с последующим выкупом.

После мирового финансового кризиса 2008 г. валютные свопы получили быстрое развитие. Это стало эффективным механизмом противодействия финансовой гегемонии доллара и превращения юаня в международную резервную валюту.

После урегулирования кризиса валютные свопы стали играть важную роль в международной торговле: центробанки подписывают соглашение о валютном свопе, вводя валюту другой страны в свою финансовую систему, коммерческие организации этой страны могут пользоваться валютой второй страны, оплачивать ввозимые из второй страны товары. Что касается отечественных экспортных пред-

приятый, они получают оплату в местной валюте, успешно преодолевая финансовые риски и снижая издержки при обмене валют⁵.

В октябре 2014 г., в ходе девятнадцатой встречи глав правительств Китая и России, стороны подписали соглашения об обмене национальных валют на 150 млрд юаней и 815 млрд руб. сроком действия 3 года и возможностью продления с обоюдного согласия.

Конкретная схема операции выглядит следующим образом. Если российская сторона является инициатором, она должна подать в Народный банк Китая заявление о валютном свопе, максимальная сумма кредита будет 150 млрд юаней.

Представим, что Банк России инициирует кредит в 100 млн юаней, в это время курс юаня к рублю равен 1 к 10. Значит, когда Банк России получает эти 100 млн юаней, он должен предоставить Народному банку Китая 1 млрд руб. в качестве залога. После прохождения срока Банк России должен вернуть Китаю 100 млн юаней и соответствующие проценты, тогда залог в 1 млрд руб. возвращается.

Возможность осуществления валютных свопов способна эффективно противостоять валютным рискам, сделать удобнее двустороннюю торговлю и инвестиции.

2.4. Кредитное сотрудничество.

2.4.1. Кредитование на цели развития.

Кредитование на цели развития предусматривает направление финансовых средств главным образом на развитие ключевых для государства областей и проектов.

Эти средства служат целям национального развития, реализуют политическую волю правительства, имеют рыночную природу или являются государственным кредитом. Использование таких средств способствует достижению гармонии государственных целей развития и рыночных принципов, компенсации сбоев рынка, регулированию макроэкономической ситуации.

Применение кредитования для целей развития совместно с Россией благоприятно отражается на экономической и энергетической безопасности Китая, освоении международного рынка, «выходе за границу» китайских предприятий, играет важную роль в осуществлении государственных экономических и дипломатических стратегий и т. д.

Государственный банк развития Китая является главным органом, осуществляющим совместно с Россией кредитование для целей развития.

С 2005 г. банк успешно завершил инвестиционные проекты ряда китайских компаний в России («Петрочайна», «Синопек», «СІПІС» и др.), предоставил финансовую поддержку российским энергетическим и другим инфраструктурным проектам.

«Кредит в обмен на нефть» — типичный пример проводимого Государственным банком развития Китая кредитования проектов развития.

В 2008 г. в ходе визита Премьера Госсовета КНР Вэнь Цзябао в Россию стороны подписали соглашение, по которому Китай выделяет компаниям «Роснефть» и «Транснефть» кредит в 15 млрд долл. и 10 млрд долл. соответственно для прокладки нефтепровода, а Россия в период с 2011 по 2030 г. поставляет в Китай 15 млн т нефти.

Для Китая реализация программы «Кредит в обмен на нефть» стала важным инструментом экспорта китайского капитала за границу, обеспечив при этом стабильное поступление в страну энергоресурсов, необходимых для развития экономики.

В 2013 г. Государственный банк развития Китая и Внешэкономбанк России также подписали соглашение о кредите на сумму 1,2 млрд долл. в целях строительства технопарка в Москве.

Созданные при участии правительств двух стран Российско-китайский инвестиционный фонд и Фонд Шелкового пути являются новыми мерами Китая по развитию кредитования внешнеэкономического сотрудничества и новой попыткой продвижения процесса региональной экономической интеграции.

Упомянутые фонды руководствуются в своей работе принципами маркетизации, интернационализации и специализации. В дальнейшем процессе сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза Российско-китайский инвестиционный фонд и Фонд Шелкового пути станут новыми инструментами реализации кредитования для целей развития, что будет играть важную роль в углублении и развитии китайско-российского торгово-экономического сотрудничества.

2.4.2. Экспортный кредит.

Для того, чтобы развивать экспорт в Россию китайских автомобилей, судов, комплектного оборудования и электротехнической продукции, Китай путем страхования рисков, предоставления финансирования и субсидирования процентных ставок стимулирует свои коммерческие банки предоставлять российским финансовым структурам или импортерам льготные кредиты, поддерживая тем самым покупки российской стороной китайских экспортных товаров.

В сравнении с обычным кредитом, экспортный кредит покупателю отличается низкой процентной ставкой, большими суммами и длительными сроками. В 2002 г. Экспортно-импортный банк Китая и Внешторгбанк подписали рамочное соглашение, по которому китайская сторона предоставляет российской экспортный кредит в 100 млн долл.

После этого Банк Китая, Строительный банк Китая, Торгово-промышленный банк Китая и Сельскохозяйственный банк Китая подписали с российскими финансовыми структурами соглашения о таких кредитах.

Благодаря тому, что российские импортеры получили кредитную поддержку от китайских банков, увеличилась вероятность получения китайскими предприятиями заказов по результатам международных тендеров, выросла их конкурентоспособность. Что касается китайских банков, то в силу страхования экспортных кредитов Китайской компанией страхования экспортных кредитов риски для них довольно малы.

Можно сказать, что такие кредиты стали поддержкой для китайских предприятий и финансовых структур на российском рынке.

2.4.3. Синдицированный кредит.

Синдицированный кредит — это способ кредитования, при котором два или более банка по единому соглашению, в соответствии с оговоренными сроками и пропорциями, предоставляют кредит какому-либо предприятию или проекту.

В 2005 г. сингапурский филиал Сельскохозяйственного банка Китая в составе международного банковского консорциума участвовал в кредитовании российского Внешэкономбанка, общая сумма кредита составила 300 млн долл.

Для китайских коммерческих банков и финансовых структур такой способ кредитования обладает сравнительно низкими рисками, и довольно небольшая сумма ссуды в конечном итоге помогает реализовывать крупномасштабные проекты.

13 июля 2016 г. Банк Харбина совместно с Банком Чжэнчжоу, Банком Цзюцзяна, и другими 18 финансовыми организациями подписал с Внешэкономбанком России соглашение о предоставлении синдицированного кредита суммой 10 млрд юаней. По этому соглашению, средства пойдут на создание инфраструктуры для проектов российско-китайского торгово-экономического сотрудничества.

2.5. Сотрудничество в сфере противодействия легализации средств, полученных незаконным путем, и финансированию терроризма.

С ускорением процесса экономической глобализации, «отмывание денег» и финансирование терроризма становятся угрозой для всего мира. Развивающиеся страны и рынки часто становятся территориями легализации и вывода за границу средств, полученных незаконным путем.

В последние годы замечен рост объема трансграничного «отмывания денег» между Россией и Китаем. Помимо прочего, эта активность связана с коррупцией, взяточничеством, электронным и интернет-мошенничеством и другими экономическими преступлениями и является скрытой угрозой финансовой безопасности и общественной стабильности страны. Поэтому имеется насущная необходимость сотрудничества в области противодействия этому явлению.

В декабре 2002 г. Народный банк Китая и Центральный банк Российской Федерации подписали «Соглашение об обмене информацией и подготовке кадров в сфере противодействия легализации доходов, полученных преступным путем». После этого обе страны многократно устраивали конференции, проводя обсуждения видов этого явления, тенденций его развития и других вопросов.

В июне 2004 г. в Москве создана Евразийская группа по противодействию легализации преступных доходов и финансированию терроризма (EAG). Учредителями организации стали Россия, Китай, Белоруссия, Казахстан, Таджикистан и Киргизия. Для Китая

это явилось важным шагом в области международного сотрудничества в сфере противодействия легализации преступных доходов. Эта организация уже стала важной площадкой для сотрудничества России, Китая, стран Центральной и Южной Азии по вопросам нетрадиционных угроз безопасности.

В январе 2005 г. Китай стал наблюдателем в Группе разработки финансовых мер борьбы с отмыванием денег (FATF). В июне 2007 г. Китай стал официальным членом этой организации, еще более расширив свое участие в противодействии легализации преступных доходов и финансированию терроризма.

В 2006 г. между Федеральной службой по финансовому мониторингу Российской Федерации и Народным Банком Китая было подписано «Соглашение о взаимодействии в сфере противодействия легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма». На базе этого соглашения органы финансовой разведки двух стран развернули сотрудничество в области обмена информацией, разработки систем и решении актуальных вопросов в целях противодействия отмыванию денег и финансированию терроризма.

В марте 2007 г. Центр мониторинга и анализа по противодействию «отмыванию денег» Китая и Федеральная служба по финансовому мониторингу Российской Федерации подписали «Меморандум о взаимопонимании в области борьбы с отмыванием денег». Согласно ему, стороны развивают сотрудничество в области сбора и анализа информации об отмывании денег, финансировании терроризма и соответствующих преступлениях.

В июне 2006 г. Народный банк Китая и Центральный банк Российской Федерации подписали «Меморандум о взаимопонимании в сфере противодействия отмыванию денег и финансированию терроризма», в котором говорится о параметрах взаимодействия, обмене информацией, проведении взаимных консультаций и обучении специалистов в этой области. Этот документ имеет важное значение для реализации международных целей, улучшения обмена информацией и сотрудничества в сфере противодействия отмыванию денег и финансированию терроризма.

3. Тенденции развития сотрудничества в будущем

Имея большие возможности для дальнейшего укрепления торгово-экономического сотрудничества, Китай и Россия прикладывают усилия для повышения его уровня и эффективности, с тем чтобы в будущем оно стало основным стратегическим направлением сотрудничества двух стран. Сотрудничество в финансовой сфере является важной гарантией торгово-экономического сотрудничества России и Китая, создает благоприятные условия для его развития и углубления. В то же время рост объемов торговли и инвестиций, расширение областей взаимодействия выдвигают еще более высокие требования к финансовому сотрудничеству.

Поэтому совершенствование механизмов сотрудничества в финансовой области, расширение сферы финансовых услуг, создание новых моделей финансового сотрудничества в будущем станет необходимым.

Сотрудничество в финансовой сфере — это долгосрочный и комплексный процесс, требующий многостороннего подхода.

С точки зрения планирования дальнейшего развития сотрудничества на высоком уровне, при участии Подкомиссии по сотрудничеству в финансовой сфере необходимо устанавливать долгосрочные планы финансового взаимодействия, в полной мере использовать функции Подкомиссии, повышая ее эффективность. При этом нужно укреплять систему взаиморасчетов в национальных валютах, способствовать прямому обмену рубля и юаня, постепенно увеличивать объемы расчетов в национальных валютах, улучшать ситуацию с трансграничными финансовыми кредитами, создавать оффшорные финансовые рынки. Не меньшее значение имеет взаимное учреждение финансовых структур, стимулирование трансграничной активности в области реализации сделок по слиянию и поглощению, торговли ценными бумагами, прямого инвестирования и поощрения «выхода вовне» китайских компаний.

Перевод К.А. Любской

Примечания

¹ Сотрудничество нашей провинции в финансовой сфере неуклонно растет // Хэйлунцзян Жибао. 21.02.2014.

² Содействие важным объектам сотрудничества способствует финансовому обмену // Хэйлунцзян Жибао. 18.01.2016.

³ Банк Харбина стал крупнейшей финансовой структурой Китая по объему транспортировки наличных юаней в Россию // ChinaNews. 18.02.2016. URL: <http://www.chinanews.com/df/2016/02-18/7763346.shtml>

⁴ Ускорение финансовых инноваций, проход судов по реке Лунцзян «Шелкового пути» // Хэйлунцзян Жибао. 03.09.2016.

⁵ Го Сяоцун. Финансовое сотрудничество в рамках ШОС и интересы Китая // Вопросы России, Восточной Европы и Средней Азии. 2015. № 2.

Т.Г. Терентьева

СОСТОЯНИЕ И ОСОБЕННОСТИ КИТАЙСКИХ ИНВЕСТИЦИЙ В РОССИИ. РОССИЯ В ИНВЕСТИЦИОННОМ ПОТОКЕ КИТАЯ: ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ВЕКТОР

Аннотация. В статье рассматриваются состояние и особенности инвестиционной деятельности китайских компаний на территории России, в частности в Дальневосточном Федеральном округе. Проанализированы факторы, мешающие и способствующие развитию китайского бизнеса. Показаны отраслевые приоритеты прямых инвестиций Китая на Дальнем Востоке.

Ключевые слова: Россия, Китай, Дальневосточный Федеральный округ, инвестиционная деятельность, российско-китайские инвестиционные проекты, отраслевые приоритеты.

Одним из приоритетных направлений внешнеэкономической деятельности Китая в XXI в. стала весьма успешная реализация государственной стратегии «выхода за рубеж», главной компонентой которой является вывоз капитала. Внешние инвестиции расцениваются руководством Китая как важное средство интеграции страны в мировую экономику, приобретения современных технологий, устойчивого импорта полезных ископаемых, а также улучшения возможностей роста экспорта.

За последнее десятилетие Китай на мировом рынке капитала позиционируется не только как один из крупнейших в мире реципи-

ентов прямых инвестиций, но и как страна, занимающая одно из ведущих мест в их экспорте.

С 2003 по 2016 г. объем китайских внешних прямых инвестиций неуклонно растет, увеличившись с 2,9 млрд до 188,8 млрд долл.¹ В настоящее время можно констатировать беспрецедентный рост, что является особенностью экспорта капитала страны. Увеличение вывоза прямых инвестиций за рубеж позволил Китаю значительно улучшить свои позиции в рейтинге крупнейших мировых инвесторов. По данным UNCTAD, в 2004 г. по объему прямых инвестиций в мире Китай находился на 28-м месте, в 2012 г. — на 5-м, в 2014 г. — на 3-м месте (после США и Гонконга), в 2016 г. — на 2-м месте с удельным весом более 9 % общего объема прямых инвестиций в мире.

На нынешнем этапе своего развития российско-китайское инвестиционное сотрудничество, являясь важной составляющей внешнеэкономического взаимодействия, не отличается высоким уровнем динамизма.

В целях активизации и расширения масштабов присутствия китайских инвесторов в России на правительственном уровне был принят ряд важных постановлений, заложивших основу правовой базы инвестиционного сотрудничества.

В данном контексте особо важное значение имеет подписанное в ноябре 2006 г. российско-китайское межправительственное Соглашение о поощрении и взаимной защите капиталовложений. Документ предусматривает взаимный допуск капиталовложений в соответствии с законодательством принимающей стороны, а также предоставление каждой из сторон на своей территории инвестициям другой стороны национального режима или режима наибольшего благоприятствования. Принятое Соглашение стало юридической базой для двустороннего инвестиционного сотрудничества, отсутствие которой являлось, по результатам опросов как российских, так и китайских бизнесменов, одной из серьезных причин, осложняющих взаимные капиталовложения.

Основополагающим документом, заложившим основу вывоза капитала из Китая в Россию, является принятый в июне 2009 г. План российско-китайского инвестиционного сотрудничества (до-

кумент был подписан главами двух государств), в котором прописаны основные направления взаимодействия.

Цели развития:

1. Содействие инвестиционным проектам производства продукции и услуг с высокой добавленной стоимостью, ориентированной на реализацию в Китае, России и на рынках третьих стран, в тех отраслях российской и китайской экономик, которые обладают высокой взаимодополняемостью за счет компенсации недостатка в отдельных ресурсах, технологиях и возможностях Сторон.

2. Создание на территории Российской Федерации перерабатывающих производств, углубляющих степень переработки российских сырьевых ресурсов.

3. Восполнение недостатков и отсутствующих в производственных цепочках российских и китайских предприятий звеньев для повышения их конкурентоспособности на мировом рынке.

4. Развитие инвестиционной деятельности в инфраструктурных проектах, способствующих ускорению социально-экономического развития двух стран.

5. Создание новых рабочих мест для местного населения, обеспечивающих повышение квалификации и получение новых профессиональных навыков.

Принципы российско-китайского инвестиционного сотрудничества:

1. Обеспечение на базе равноправного сотрудничества и обоюдной выгоды максимальной открытости инвестиционных рынков для каждой из Сторон на основе соблюдения соответствующих актов России и Китая.

2. Обеспечение транспарентности законодательства, институциональной среды и инвестиционных возможностей для российских и китайских инвесторов.

3. Снижение административных барьеров по отношению к российским инвесторам в Китае и китайским инвесторам в России.

В Плане также прописаны приоритетные сферы китайских инвестиций в Россию, такие как топливно-энергетическая отрасль (нефтедобыча, проекты в геологоразведке и добыче природного газа, строительство заводов сжижения природного газа, производство нефтегазовой продукции глубокой переработки и др.); машино-

строение; транспорт и логистика; сельское хозяйство; информационные технологии и телекоммуникации; лесная отрасль; банки и страхование и др.²

Для финансовой поддержки инвестиционных проектов Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ) и Китайской инвестиционной корпорацией (China Investment Corporation, CIC) в 2012 г. был создан *Российско-китайский инвестиционный фонд* (РКИФ), главной задачей которого является обеспечение высокой доходности его инвесторам. Уставной фонд составил 2 млрд долл. (по 1 млрд долл. от РФПИ и CIC), дополнительно 2 млрд долл. планируется привлечь от внешних инвесторов. Более 70 % капитала РКИФ инвестируется в проекты на территории России и стран СНГ, остальные 30 % — в Китае³.

Одним из серьезных проектов Российско-китайского инвестиционного фонда стало подписанное в 2016 г. соглашение с китайской компанией Tus-Holdings о создании Российско-китайского венчурного фонда (РКВФ), способствующего развитию потенциала торгово-экономического, инвестиционного и научно-технического сотрудничества Российской Федерации и Китайской Народной Республики. Согласно достигнутым договоренностям, целевой размер РКВФ установлен до 100 млн долл., который может быть увеличен по мере необходимости. В капитале фонда также примут участие другие институциональные инвесторы из России и Китая. РКВФ сфокусирует свою деятельность на поиске привлекательных инвестиционных возможностей среди высокотехнологичных компаний и стартапов на территории России с потенциалом последующего развития на рынке КНР, включая такие направления, как информационные технологии в финансовом секторе, big data (управление и анализ очень больших объемов данных), облачные технологии, биотехнологии, чистые источники энергии, новые материалы, умное производство (включая робототехнику) и передача данных⁴.

Для усиления координации двустороннего взаимодействия и устранения системных барьеров на пути движения инвестиций в 2014 г. по инициативе глав государств создана *Российско-китайская Межправительственная комиссия по инвестиционному сотрудничеству*, действующая с российской стороны под председательством пер-

вого заместителя председателя правительства РФ И.И. Шувалова, с китайской — заместителя Премьера Государственного Совета КНР Чжана Гаоли. Ее основной задачей является содействие реализации инвестиционных проектов в неэнергетической сфере и снижение административных и торговых барьеров между двумя странами. Если на первом заседании Комиссии китайской и российской сторонами было представлено 32 инвестиционных проекта, предлагаемых для совместной реализации в таких отраслях, как инфраструктура, добыча и переработка полезных ископаемых, высокотехнологичная промышленность, сельское хозяйство, то в 2016 г. рассматривались уже 66 проектов с общим размером предполагаемых инвестиций более 95 млрд долл.⁵ В рамках Комиссии также был создан Консультативный комитет предпринимателей, в который входят представители крупнейших российских и китайских компаний, он является важным инструментом активной поддержки и продвижения двусторонних инвестиционных проектов.

Помимо крупного бизнеса, который составляет основу инвестиционных российско-китайских проектов, в последние годы все активнее привлекаются компании малого и среднего бизнеса, для которых преодоление различного рода административных и законодательных барьеров крайне сложно. Для формирования благоприятной деловой среды, а также с целью создания позитивных условий для развития сотрудничества малого и среднего бизнеса двух стран было принято решение о проведении Форума малых и средних предприятий России и Китая в формате «год — в Китае, год — в России». Так, на втором Российско-китайском деловом форуме малого и среднего бизнеса, состоявшемся в декабре 2016 г. (первый Форум состоялся в апреле 2015 г. в Пекине), внимание участников было сконцентрировано именно на практических инструментах и механизмах взаимодействия. На Форуме рассмотрен целый ряд инвестиционных проектов, в первую очередь в области высоких технологий и машиностроения, а также переноса китайских производственных мощностей на территорию России, в том числе на Дальний Восток. В работе Форума приняли участие представители 320 предпринимателей из 38 регионов России, с китайской стороны — более 500 представителей бизнеса из 10 провинций⁶. Таким образом, сделан еще один важный

шаг для придания совместному инвестиционному сотрудничеству большего динамизма.

Однако, несмотря на проведение регулярных встреч на высоком уровне, принятие различного рода постановлений, проведение двусторонних мероприятий в настоящее время объемы российско-китайского инвестиционного сотрудничества не в полной мере отвечают уровню сложившихся политических и торговых отношений двух стран. Как показывает табл. 1, удельный вес России в общем объеме китайских прямых инвестиций за рубежом составляет меньше 1 %. Лишь в 2015 г. произошел их существенный рост до 2,1 %, что связано с резким увеличением притока инвестиций до 3,0 млрд долл. В накопленном объеме прямых инвестиций Китая доля России составляет чуть более 1 %. В 2016 г. объем китайских прямых инвестиций в Россию сократился на 26,6 % по сравнению с аналогичным периодом 2015 г. и составил лишь 547 млн долл.

Таблица. Прямые китайские инвестиции в России, млрд долл.

Страны	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Накопленный объем на конец 2016 г.
Всего	68,81	74,7	87,8	107,8	123,1	145,7	188,8	1286,7
Россия	0,57	0,72	0,78	1,02	0,63	3,0	0,55	14,0
Удельный вес России, %	0,8	1,0	0,9	0,9	0,5	2,1	0,3	1,3

Источники: Чжунго тунцзи няньцзянь — 2011, Пекин, 2011. Табл. 6-14, 6-19; Чжунго тунцзи няньцзянь — 2013, Пекин, 2013. Табл. 6-13, 6-18; Чжунго тунцзи няньцзянь — 2015, Пекин, 2015. Табл. 11-14, 11-19; Чжунго тунцзи няньцзянь — 2016, Пекин, 2016. Табл. 11-14, 11-19.

Для изменения ситуации в инвестиционной сфере и выявления недостатков взаимодействия проводятся различного рода опросы и мониторинги как китайских, так и российских бизнесменов. Так по итогам проведенного в 2016 г. исследования консалтинговой компанией IPT Group среди китайских инвесторов было выявлено, что основной проблемой, негативно влияющей на инвестиционную привлекательность России, являются высокие административные барьеры.

еры. Серьезными проблемами, мешающими осуществлению их инвестиционной деятельности в России, были названы:

- нестабильная макроэкономическая ситуация — 57 % респондентов;
- проблемы правоприменения — 43 %;
- падение покупательной способности российских потребителей — 29 %;
- коррупция — 14 %;
- санкции и сложная геополитическая обстановка в отношениях с западными странами — 14 %;
- сложные процедуры регистрации собственности, регистрации марок — 14 %.

По мнению большинства респондентов, основными факторами привлекательности российского рынка названы: наличие на территории России крупных запасов природных ресурсов (71 %), степень развития инфраструктуры (43 %), доступ к высоким технологиям (43 %), а также емкость российского внутреннего рынка (29 %).

На вопрос о перспективах развития китайского бизнеса на территории России в ближайшие два года (2016—2018 гг.) 57 % участников опроса и экспертов высказались о возможном расширении географии присутствия китайского бизнеса на российском рынке, 29 % не видят в дальнейшем заметных изменений в области инвестирования и 14 % считают, что объем инвестиций в Россию сократится⁷.

По результатам исследования можно резюмировать, что в основном китайский бизнес заинтересован в инвестиционном сотрудничестве с Россией. Однако для этого необходимо создать благоприятные условия, в частности убрать административные барьеры, упростить процедуры регистрации и др. Основу российского инвестиционного сотрудничества с Китаем и в дальнейшем будут составлять проекты, связанные с добычей полезных ископаемых, хотя Россия в большей степени заинтересована в проектах в области высоких технологий, сельском хозяйстве, а также в развитии туризма. Наиболее важной составляющей для привлечения иностранных инвестиций на территорию России является стабильность экономической ситуации в стране.

В настоящее время главными направлениями инвестиционной деятельности китайских инвесторов в России по-прежнему являются разработка полезных ископаемых, лесное хозяйство, энергетика, торговля, бытовая электротехника, связь, строительство и сфера услуг.

Крупнейшими вложениями китайских компаний в российские активы стали:

- покупка Китайской национальной нефтегазовой корпорацией 20 % акций в проекте «Ямал-СПГ» у компании «Новатэк» (оценивается в 810 млн долл.);
- покупка Китайской инвестиционной корпорацией 12,5 % акций «Уралкалия» (оценивается в 2 млрд долл.);
- вклад Китайской международной инженерно-строительной компанией цветной металлургии (NFC) в совместный проект с корпорацией «Металлы Восточной Сибири» в Республике Бурятия (оценивается в 750 млн долл.);
- инвестиции Государственной электросетевой корпорации Китая в совместные проекты с российской ГК «Синтез» (оценивается в 1,1 млрд долл.);
- приобретение Китайской инвестиционной корпорацией 5,4 % акций Московской биржи (оценивается в 100 млн долл.); приобретение Строительным банком Китая 2 % акций банка ВТБ (оценивается в 100 млн долл.).

Дальний Восток. В результате сложившейся экономической ситуации, когда западными странами в отношении России стали применяться экономические санкции, «развитие Сибири и Дальнего Востока в качестве национального приоритета на весь XXI век» приобретает конкретные очертания, что находит свое отражение и в создании в регионе более благоприятных условий для внешних инвестиций, в том числе китайских как наиболее заинтересованных инвесторов.

Несмотря на территориальную близость, длительную историю экономического и внешнеторгового сотрудничества, объем инвестиций, поступающих на Дальний Восток из Китая в настоящее время не соответствует двусторонним возможностям.

Для координации действий по реализации стратегий регионального развития России и Китая в сентябре 2009 г. Президентом Рос-

сийской Федерации и Председателем Китайской Народной Республики была утверждена *Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР* (2009—2018 гг.). Компетентными ведомствами, координирующими выполнение Программы, являются Министерство экономического развития РФ и Государственный комитет по развитию и реформам КНР. Программа сотрудничества стала одним из важных механизмов межрегионального сотрудничества с КНР, в первую очередь в инвестиционной сфере. Программа содержит следующие основные направления: обустройство пропускных пунктов, строительство и реконструкция приграничной инфраструктуры; сотрудничество в сфере транспорта, трудовой деятельности, туризма, культуры; реализация ключевых проектов регионального сотрудничества, а также международное взаимодействие в области охраны окружающей среды⁸.

С российской стороны в Программе принимают участие 11 регионов Дальнего Востока и Байкальского региона, с китайской — три провинции (Хэйлунцзян, Ляонин, Цзилинь) и один автономный округ (Внутренняя Монголия). Всего в Программе представлены 205 проектов, которые в основном направлены на перспективное инвестиционное сотрудничество. Большинство проектов на территории России относится к отраслям и сферам деятельности с низким технологическим уровнем: освоение минерально-сырьевых ресурсов — 27, отрасли лесопереработки — 22, легкая и пищевая промышленности — 13, промышленность строительных материалов — 14. В то же время большая часть проектов на территории Китая приходится на высокотехнологические отрасли, такие как обрабатывающая промышленность — 41, машиностроение и приборостроение — 18, химическая — 17⁹.

Несмотря на принятие Программы, в последующие годы уровень китайских инвестиций на Дальнем Востоке оставался невысоким. Так, на конец 2014 г. из 40 реализуемых проектов на территории ДФО только в 11 присутствовал китайский капитал, из них 9 связаны с добычей и первичной переработкой природных ресурсов (4 — добыча и первичная переработка цветных и драгоценных металлов, 4 — лесопромышленный комплекс, 1 — первичная перера-

ботка и транспортировка нефти). Практически отсутствовали китайские инвестиции в обрабатывающей промышленности. Кроме того, китайские компании проявляют интерес к проектам в области жилищного строительства, в данной сфере с участием капитала из КНР реализуется 2 проекта. Наибольшее количество проектов осуществлялось в Забайкальском крае (4), Еврейской автономной области (3) и Магаданской области (2)¹⁰.

По мнению китайских бизнесменов, основными факторами, оказывающими негативное влияние на инвестиционную деятельность в ДФО, являются следующие:

- несовершенство и нестабильность законодательства;
- непредсказуемость изменений законодательства и возможность неоднозначной трактовки ряда законов и подзаконных актов;
- излишняя зарегулированность экономической деятельности в области лицензирования и работы таможенной службы;
- неразвитость инфраструктуры, слабо развита логистика;
- недостаточная квалификация рабочей силы;
- отсутствие емкого рынка;
- непредсказуемый рост тарифов естественных монополий, в частности стоимость электроэнергии;
- сложности налогового администрирования¹¹.

Для изменения ситуации и создания более привлекательных условий в декабре 2013 г. было принято решение образовать на Дальнем Востоке и в Сибири сеть специальных *территорий опережающего экономического развития* (ТОР), которые представляют собой экономические зоны с особыми условиями для организации несырьевого производства, ориентированного в том числе и на экспорт. В декабре 2014 г. Федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития (ТОР) в Российской Федерации» был подписан. Закон предоставляет иностранным инвесторам льготные налоговые условия, упрощенные административные процедуры и другие привилегии.

С целью улучшения транспортной инфраструктуры региона, столь необходимой для привлечения инвестиций, с октября 2015 г. действует Федеральный закон, предоставляющий Владивостоку ста-

тус свободного порта (к территории Свободного порта Владивосток относятся все ключевые порты юга Дальнего Востока от Зарубино до Находки, а также аэропорт Владивостока). В зону действия Свободного порта, таким образом, вошли перспективные крупные международные транспортные коридоры, такие как «Приморье-1» (Харбин—Суйфэньхэ—Гродеково—порты Владивосток, Находка, Восточный — порты АТР) и «Приморье-2» (Чанчунь—Цзилинь—Хуньчунь—Махалино—Посыет—Зарубино—порты АТР)¹². Реализация проектов позволит получить значимый экономический эффект для региона за счет обеспечения транзита грузов из Северо-Восточных провинций Китая в порты Приморья с последующей отгрузкой на суда в адрес стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Улучшение инвестиционного климата на территориях региона находит свое отражение в изменении их позиций в национальном рейтинге России по этому показателю. Так, по итогам 2017 г. лучшую позицию по региону занимает Хабаровский край, поднявшийся за год с 71 места на 40¹³. Льготный режим территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток, создав благоприятный инвестиционный климат, подстегнул деловую активность в Дальневосточном федеральном округе. По данным Минвостокразвития России, в 2016 г. в СПВ и ТОРах заработали 26 новых предприятий с общим объемом инвестиций в размере 13 млрд руб. Позитивным фактором инвестиционной активности является и создание новых рабочих мест, что позволит удерживать трудовые ресурсы в регионе. Так, по данным Министерства уже создано 1200 новых рабочих мест¹⁴. В настоящее время Минвостокразвития России разрабатывает предложения по расширению перечня преференций для инвесторов в ДФО.

Из зарубежных инвесторов наибольший интерес к инвестиционной деятельности на территории ДФО проявляют предприниматели Китая. Они уже вошли в целый ряд проектов в разных регионах Дальнего Востока, причем круг их интересов достаточно широк. Это сельское хозяйство, промышленность, энергетика, транспорт и логистика, туризм и другие сферы экономики. По данным Минвостокразвития России всего на территории ТОРов компании из Китая реализуют 23 проекта с общим объемом инвестиций около 3 млрд

долл.¹⁵ Эта сумма составляет 60 % иностранных инвестиций в регион и 12 % общего объема накопленных вложений¹⁶.

К наиболее успешным проектам программы на территории ДФО можно отнести следующие:

- поставки электроэнергии из Амурской области в Китай (в 2013 г. увеличились на 32,8 % до 3,49 млрд кВт·ч, в частности, за счет ввода в строй межгосударственной ЛЭП 500 кВт «Амурская—Хэйхэ»);
- освоение Березовского железорудного и Нойон-Тологойского полиметаллического месторождений в Забайкальском крае (накопленные инвестиции КНР в оба проекта — 96,3 млн долл.);
- строительство железнодорожного моста через р. Амур на участке Нижнеленинское—Тунцзян (26 февраля 2014 г. состоялась торжественная церемония начала строительства);
- действует совместный промышленный район «Канцзи» в г. Уссурийске;
- проект комплексного освоения сельхозугодий в Еврейской АО с участием 22 предприятий из провинции Хэйлунцзян и др.¹⁷

Наиболее крупные инвестиционные проекты в регионе заключены в *топливно-энергетическом комплексе*, где ситуация отслеживается на уровне руководства обеих стран и осуществляется крупнейшими государственными корпорациями, как с российской, так и с китайской стороны. К ним относится уже реализованный проект Восточная Сибирь — Тихий океан, который представляет нефтепроводную систему, служащую для транспортировки нефти из Восточной Сибири на Дальний Восток и на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона с ответвлением на Китай (маршрут магистрали проходит по территориям Иркутской и Амурской областей, а также по Якутии, Хабаровскому и Приморскому краям). К 2014 г. его пропускная способность составила около 20 млн т. В соответствии с соглашением китайская сторона предоставила российским компаниям кредит в 25 млрд долл. в обмен на гарантию поставок нефти по трубопроводу в течение 20 лет¹⁸.

Другим важнейшим проектом на территории ДФО стал подписанный в мае 2014 г. российской компанией «Газпром» и китайской

CNPC контракт о поставках российского газа в КНР, объемы ежегодных поставок на первом этапе были определены в 38 млрд куб. м. Согласно контракту, Россия получит по проекту 400 млрд долл. Проект предполагает не только строительство двух маршрутов (восточного и западного) газопровода, но и создание мощной инфраструктуры, включающей нефтехимическое производство, гелиевый завод и другие смежные предприятия¹⁹.

Китайские инвесторы большой интерес проявляют к проектам, связанным с *деревообрабатывающей промышленностью*. Примером успешного сотрудничества может служить компания RFP Group, которая является в настоящее время крупнейшим лесопромышленным холдингом Дальнего Востока. Ее акционеры — Российско-китайский инвестиционный фонд (42,2 % акционерного капитала) и консорциум частных инвесторов (57,8 %). Компания является лидером по экспорту российских лесоматериалов в Китай (ее доля в поставках среди российских компаний составляет более 20 %). Еще одним примером инвестиционного проекта может служить запуск весной 2017 г. в Уссурийске производства по переработке древесины. Инвестиционный проект реализуется с китайской компанией «Жуньда». Общая стоимость проекта — 154,4 млн руб.²⁰

В последнее время значительно возросло количество проектов с китайскими инвестициями в предприятия по *производству строительных материалов*. Объясняется это тем, что согласно программам развития восточных регионов России, предусмотрено создание большого количества новых производств. Китай, инвестируя в этот вид деятельности, планирует таким образом обеспечить их реализацию строительными материалами. Работают китайские инвестиции и в других регионах Дальнего Востока. Так, в амурской ТОР «Белогорск» недавно введен в эксплуатацию завод по производству цемента (из клинкера). Инвестиции в проект составили 1,6 млрд руб. (в 2017 г. предприятие выходит на полную мощность).

Особое место в сотрудничестве занимают сельскохозяйственные проекты. Для поддержки проектов в данной сфере создан специализированный Российско-китайский фонд агропромышленного развития на Дальнем Востоке (РКФАР), соучредителями которого стали Фонд развития Дальнего Востока и Управляющая компания Ази-

атско-Тихоокеанского продовольственного Фонда (КНР). Капитал Фонда на 90 % состоит из средств китайских инвесторов и на 10 % — российских. Для реализации проектов, реализуемых при содействии РКФАР, предусмотрена возможность получения кредитов китайских банков по ставке 6 % годовых в юанях²¹. В настоящее время на рассмотрении Фонда находятся около тридцати сельскохозяйственных проектов для реализации в регионах Дальнего Востока.

В последнее время все активнее принимают участие в инвестиционных проектах крупные частные китайские компании. Так в 2017 г., «Фондом развития Дальнего Востока и Байкальского региона» (ФРДВ является дочерней структурой «Внешэкономбанка») и частным китайским холдингом Metropolis подписаны меморандумы о создании двух инвестиционных фондов по 1 млрд долл. каждый для инвестиций в горнодобывающую промышленность, инфраструктуру и строительство. Доля ФРДВ в фондах составит 10 %, партнеров из Азии — до 80 %. и около 10 % намерены вложить российские инвесторы. В каждом из Фондов предполагается участие государственных компаний Китая: в первом фонде — China National Gold Group Corporation (крупнейший производитель золота в Китае) и во втором — China Construction Bank (один из крупнейших банков Китая). С учетом кредитов общий объем инвестиций в проекты составит 6—8 млрд долл. В ближайшие пять лет инвесторы намерены вложить до 2 млрд долл. в акционерный капитал инфраструктурных и строительных проектов на Дальнем Востоке. Возможными объектами инвестиций являются 15 проектов в золотодобыче с ресурсами 1,5 тыс. т золота, два медно-золотых проекта, а также семь проектов по инфраструктуре и туристической недвижимости. Таким образом, «совместные фонды для инвестиций с участием государственных институтов развития и частного капитала станут дополнительным источником финансирования проектов на Дальнем Востоке, а также одним из инструментов включения России в масштабный интеграционный проект «Один пояс, один путь».

Анализируя развитие китайской инвестиционной деятельности в России и, в частности, в Дальневосточном Федеральном округе, можно констатировать, что поставленная в 2013 г. руководителями России и Китая задача увеличения китайских прямых инвестиций в

российскую экономику к 2020 г. до 12 млрд долл. труднодостижима. Тем не менее, благодаря действиям Правительств двух стран, оказывающим на постоянной основе необходимое содействие в проведении различного рода мероприятий на всех уровнях, приглашая на них заинтересованных российских и китайских представителей, а также благодаря созданию целого ряда механизмов поддержки совместных инвестиционных проектов, можно констатировать улучшение ситуации по привлечению китайских инвестиций. Позитивную роль в этом процессе играет льготный режим территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток, которые предоставляют инвесторам различного рода преференции, тем самым, создавая благоприятный инвестиционный климат для иностранных инвесторов. Весь комплекс предпринятых усилий по привлечению китайского капитала найдет свое отражение в увеличивающихся масштабах инвестиционного потока из Китая как в Россию в целом, так и в ДФО в частности.

Примечания

¹ URL: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-chinese-overseas-investment-report-rus/\\$FILE/ey-chinese-overseas-investment-report-rus.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-chinese-overseas-investment-report-rus/$FILE/ey-chinese-overseas-investment-report-rus.pdf)

² URL: <http://www.racds.ru/arhiv/programmy/regionalnaya-zona-vysokih-technologij/plan-rossijsko-kitajskogo-sotrudnichestva/>

³ URL: <http://www.rcif.com/>

⁴ URL: <https://rdif.ru/fullNews/136/>

⁵ URL: <http://ru.investinrussia.com/comission>

⁶ URL: <https://rg.ru/2016/07/28/predprinimateli-knr-nedovolny-rossijskimi-chinovnikami-i-mafiej.html>

⁷ URL: <http://www.invest-rating.ru/russia-china/?id=5056>

⁸ URL: <http://russian.people.com.cn/31519/6928209.html>

⁹ *Санеев Б.Г., Лопатина М.Н.* Энергетическая составляющая Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-востока Китайской Народной Республи-

ки // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. 2014. Вып. 4. С. 69.

¹⁰ URL: <http://assoc.khv.gov.ru/regions/foreign-economic-activities/russian-chinese-cooperation-program-monitoring/788>

¹¹ URL: <https://moluch.ru/archive/130/36017/>

¹² URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/>

¹³ URL: <https://www.eastrussia.ru/news/khabarovskiy-kray-podnyalsya-na-33-pozitsii-v-natsreyinge-investklimata/eastrussia.ru>

¹⁴ URL: <https://rg.ru/2017/03/13/reg-dfo/v-2017-godu-na-dalnem-vostoke-poiavitsia-50-novyh-predpriiatij.html>

¹ URL: <https://rg.ru/2017/02/27/v-ekonomiku-dfo-uvelichat-pritok-kitajskih-in-vesticij.html>

¹⁵ Там же.

¹⁶ URL: <https://dv.land/news/11693>

¹⁷ URL: http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn_ru_relations/cn_rus_projects/

¹⁸ URL: <http://tass.ru/info/2229062>

¹⁹ Развитие российско-китайских отношений на примере глобальных проектов. Доклад / Центр политической информации. М., 2015. С. 6.

²⁰ URL: <http://ussurmedia.ru/news/564551/>

²¹ URL: <http://fondvostok.ru/ar2015/investment-activities/projects/agrofond/>

Цао Чжихун (КНР)

ПРОГНОЗ ПЕРСПЕКТИВ И АНАЛИЗ СИТУАЦИИ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В СФЕРЕ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Аннотация. Международная энергетическая стратегия подвергается серьезным изменениям, российская энергетическая политика также меняется. Российско-китайское энергетическое сотрудничество выходит на новый уровень, что влечет за собой совершенно новую энергетическую обстановку. Китай очень серьезно подходит к реальным трудностям и дальнейшим перспективам в процессе осуществления энергетического сотрудничества с Россией. Китай своевременно контролирует новые идеи в сфере энергетического сотрудничества. Китай тщательно вырабатывает целый комплекс планов и идей в отношении российско-китайского энергетического сотрудничества, а особенно Китай будет всецело принимать во внимание равновесие между ценовыми тенденциями международных энергоресурсов и реформированием ценовой политики энергоресурсов внутри страны. Китай будет стараться реализовать взаимную выгоду с Россией.

Ключевые слова: Россия, энергоресурсы, Китай, сотрудничество, ценовая политика.

Российско-китайское энергетическое сотрудничество может воплотить в жизнь экономические интересы двух стран. Это сотрудничество является главной движущей силой развития россий-

ско-китайской торговли и инвестиций. В условиях непрерывного углубления и развития отношений стратегического партнёрства и сотрудничества между РФ и КНР развитие энергетического сотрудничества между двумя странами имеет стратегическое и практическое значение. Уровень потребления электроэнергии на душу населения в КНР год за годом повышается. В настоящий момент потребление электроэнергии в КНР достигло среднемирового уровня. Проблема нехватки ресурсов уже стала сковывать процесс экономического развития КНР. В 2016 г. объём потребления нефти «Петрочайны» достиг 556 млн т. Объём импорта повысился до 356 млн т. Степень внешней зависимости превысила 64 %. По прогнозам, к 2030 г. степень внешней зависимости «Петрочайны» может превысить 80 %. Россия и Китай укрепляют энергетическое сотрудничество как из экономических и политических соображений, так и из соображений взаимной выгоды. Это сотрудничество будет способствовать изменению регионального экономического сотрудничества и конкуренции, а также изменению геополитической и международной структуры энергоресурсов. В последующие 10 лет российско-китайское сотрудничество будет продолжать развиваться. На сегодняшний момент мы видим, что российско-китайское энергетическое сотрудничество усиливает процесс диверсификации энергоресурсов во всем мире.

Однако этого еще недостаточно, чтобы действительно влиять на международную структуру энергоресурсов. Ход будущего развития все еще зависит от ряда факторов. Хотя энергетическое сотрудничество между Китаем и Россией началось с опозданием, его достижения были очень значительными. За прошедшее десятилетие доля России в экспорте энергоресурсов в Китай в общем объеме экспорта энергоресурсов возросла, достигнув пика в 8,4 % в 2012 г. Китай внес значительный вклад в Россию с помощью таких методов, как кредитование и нефтеснабжение. Энергетические компании инвестируют в Россию более 100 млрд долл. США. Под влиянием таких факторов, как создание Китайско-российского энергетического стратегического партнерства в 2015 г., снижение энергетической зависимости от России в Европе, реформы сланцевого газа, изменение структуры спроса и предложения на энергоносители в мире, перемещение гло-

бального спроса на нефть и газ в Азиатско-Тихоокеанском регионе, совместные санкции ЕС против российских энергетических компаний после кризиса в Украине и т. д.

Россия и Китай в рамках новых прорывов в энергетическом сотрудничестве добились больших успехов в энергетическом диалоге, торговле сырой нефтью, разведке и разработке месторождений, строительстве нефтегазопроводов и нефтепереработке нефти и газа. Предполагается, что к 2035 г. российский экспорт энергии в Китай составит 20 % от общего объема экспорта российской электроэнергии.

(1). Нефтяное сотрудничество. Торговля нефтью является основным ядром энергетического сотрудничества между Китаем и Россией. В XXI в. российский экспорт нефти в Китай продемонстрировал стремительный рост, достигнув в 2006 г. объемов 15,965 млн т. В результате разногласий по ценам на экспорт нефти между Китаем и Россией в 2007 г., торговля нефтью снизилась. Пострадавший от мирового финансового кризиса в 2008 г. объем торговли сократился до 11,638 млн т. С восстановлением мировой экономики объем торговли между Китаем и Россией в 2009 г. быстро вырос до 15 303 000 т, приближаясь к докризисному уровню. С тех пор импорт Китая из России увеличивался из года в год. С 2009 по 2015 г. доля экспорта российской нефти в Северо-Восточную Азию увеличилась с 10,45 % до 26,79 %, из которых доля экспорта нефти в Китае увеличилась с 5,37 % до 15,78 %. По состоянию на конец 2016 г. импорт Китая из России увеличился на 24 % до 52,5 млн т, что делает Россию крупнейшим поставщиком нефти в Китай.

В 2011 г. Китай и Россия подписали Соглашение о займе на нефть, Китай предоставил России кредит в размере 25 млрд долл., а Россия условилась оплатить данный кредит в виде нефтяных поставок. С 2011 по 2030 г. Китай обеспечил общую сумму 15 млн т в год. В то же время российские поставки нефти в Китай по железной дороге увеличились до 15 млн т. Это настоящий прорыв в китайско-российской торговле нефтью. В июне 2013 г. Китай и Россия подписали долгосрочное соглашение о поставках нефти в Китай общей стоимостью более 270 млрд долл. В соответствии с контрактом, Россия должна ежегодно поставлять около 46 млн т сырой нефти в

Китай (15 млн т в год по восточному трубопроводу), к 2018 г. объемы поставок должны достичь 30 млн т. Контрактный срок составит 25 лет, периодами по 5 лет. Поставка сырой нефти по западному трубопроводу увеличена на 7 млн т в год с 1 января 2014 г. с пятилетним сроком контракта и продлением на пять лет. В то же время Россия также будет поставлять 9,1 млн т сырой нефти через год после завершения строительства и начала эксплуатации нефтеперерабатывающего завода в Тяньцзине. Подписание этого соглашения подняло китайско-российское нефтяное сотрудничество до беспрецедентного уровня.

(2). Сотрудничество в области природного газа. В XXI в. потребление природного газа в Китае значительно возросло. В 2015 г. Китай потреблял более 180 млрд кубометров природного газа, что делает его третьим по величине потребителем природного газа в мире после Соединенных Штатов и России. Согласно прогнозным данным Национальной комиссии развития и реформ, потребление природного газа в Китае к 2020 г. превысит 400 млрд кубометров и 600 млрд кубометров к 2040 г. Китай станет вторым по величине потребителем природного газа в мире. В 2015 г. Россия добыла 678 млрд кубометров природного газа и 185,5 млрд кубометров природного газа, что сделало его крупнейшим в мире экспортером природного газа. Объем торговли между Китаем и Россией по газу небольшой. В 2009—2015 гг. доля России в экспорте природного газа в Северо-Восточную Азию увеличилась с 2,9 % до 6,5 %, из которых доля экспорта природного газа в Китай составляла лишь 0,26 % в 2010 г., а затем до 0,09 % в 2014 г., при этом незначительное увеличение возникло к 2015 г. до 0,12 %, что намного ниже среднего уровня 4 % экспортируемого в Японию природного газа и ниже среднего показателя экспорта природного газа в Южную Корею (1,43 %).

В ноябре 2013 г. кризис в Украине и экономические санкции, введенные Соединенными Штатами и странами ЕС в отношении российских энергетических компаний, открыли новые возможности для китайско-российского нефтегазового сотрудничества. Две страны подписали ряд соглашений и контрактов. Среди них проект «Сибирская энергетика» (также известный как Китайско-российский

восточный трубопровод) — это ежегодная поставка газа до 38 млрд кубических метров в рамках проекта газопровода, изначально планируемого к 2020 г., как ожидается, достигнет полной мощности в 2025 г. Алтайский проект (также известный как китайско-российский трубопровод на запад) — это проект газоснабжения мощностью 30 млрд кубических метров. Два проекта по природному газу Китая и России, как с точки зрения инвестиционной шкалы, так и объема поставок газа можно рассматривать как проекты мирового класса. Это позволит Китаю превзойти Германию и стать крупнейшим в России экспортером природного газа. В марте 2016 г. Китайский фонд «Шелковый путь» выиграл 9,9 % акций проекта «Ямал СПГ» на 108,7 млн евро — крупнейшего проекта сотрудничества в области природного газа между Китаем и Россией, в результате чего структура спроса и предложения рынка мирового природного газа будет иметь огромное влияние.

Российско-китайское энергетическое сотрудничество стало развиваться в 1992 г., но только в 2005 г. сотрудничество было полностью реализовано. 2013 г. Государственная сетевая корпорация Китая и российский Uni-President Power International подписали Соглашение о возможности расширения китайско-российского проекта сотрудничества по электроэнергетике и Рамочного соглашения между государственной корпорацией электроэнергетической компании Китая и российской CintesGroup AG. Соглашение включает в себя развитие энергетических ресурсов на Дальнем Востоке и в Сибири, строительство интегрированного проекта «уголь-электричество», строительство и модернизация электростанций и развитие других энергетических проектов. По состоянию на 2014 г. Россия прошла черную линию 110 кВ (переменная Благовещенск — переменная 110 кВ в Хейхе), линия 220 кВ Фу Аи А (Благовещенск — 220 кВ Аи Хуэй). Черная линия 500 кВ (500 кВ Амур-500 вольт Хэйхэ-конвертерная станция) отправила в Китай 13 639 млн кВт·ч электроэнергии, экономя 4,6881 млн т внутреннего угля и 12,957 млн т углекислого газа. В ноябре 2015 г. Российская гидроэнергетическая компания и China Power Construction Group Co., Ltd. и Three Gorges Corporation подписали два соглашения о строитель-

стве гидроаккумулирующей электростанции в России и строительстве противонаводковой ГЭС на Дальнем Востоке.

(3). Сотрудничество в области каменного угля.

Россия располагает богатыми запасами угля и занимает второе место в мире по извлекаемым запасам, уступая только Соединенным Штатам. Несмотря на то, что в торговле углем, где Монголия и Австралия являются основными торговыми партнерами Китая, масштабы китайско-российской торговли углем в последние годы расширяются. Китайская торговля углем в 2008 г. составила всего 760 тыс. т, достигнув 10,57 млн т в 2011 г., что почти в 13 раз больше. К 2013 г. масштаб китайско-российской торговли углем достиг 27,28 млн т. В 2015 г. экспорт угля в Китай продемонстрировал снижение с объемов экспорта до 13,6 млн т с небольшим увеличением в 2016 г. до 15 млн т. В апреле 2014 г. Россия рассмотрела и утвердила «План развития угольного сектора к 2030 г.» и приняла решение о расширении центров развития угольной промышленности в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, увеличении внутренних и зарубежных продаж и строительства железных дорог для экспорта через Монголию в Китай и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В октябре 2014 г. Китай и Россия подписали «дорожную карту» для сотрудничества в области угля, что предусматривало участие крупных китайских компаний в проектах в России. В результате Shenhua EnergyCo., Ltd. и China Coal EnergyCo., Ltd. смогли осуществить ряд проектов сотрудничества с несколькими российскими угольными предприятиями в области развития и строительства инфраструктуры. По оценкам, с 2015 по 2030 гг. доля России на рынке угля в Азиатско-Тихоокеанском регионе увеличится с 6 % до 15 %.

(4). Ядерная энергетическая отрасль. «Тяньваньская» атомная электростанция, предложенная российскими ядерными физиками — это российско-китайский проект экономического сотрудничества, который предполагает единую установленную мощность на всех строящихся в Китае атомных электростанциях. Китай и Россия изучают вопрос сотрудничества в области ядерной энергетики в других странах. Ядерный исследовательский институт Дубны, совместно с Институтом физики плазмы КНР и другими научно-исследовательскими институтами будут проводить сотрудничество в таких

сферах, как тяжело ионный сверхпроводящий синхротрон (NICA), экспериментальное сверхпроводящее устройство токамак, технологии водяных реакторов, плавучая атомная тепловая электростанция и т. д. Министерство науки и техники Китая, Министерство образования и науки Российской Федерации и Объединенный институт ядерной науки в Дубне обсудят и подпишут соглашение и дополнительные документы об участии Китая в реализации проекта NICA и определят тарифные ставки. В то же время обе стороны будут продолжать расширять сотрудничество с другими российскими исследовательскими центрами ядерной физики и с китайскими научно-исследовательскими институтами и университетами. Таким образом, возникнет возможность для проведения фундаментальных и прикладных исследований. Очевидно, что энергетическое сотрудничество между Китаем и Россией формирует многодисциплинарные усилия, чтобы идти рука об руку по курсу создания цепочки — добыча, переработка, оборудование. Улучшение энергетической взаимозависимости между Китаем и Россией играет позитивную роль в открытии долгосрочного энергетического сотрудничества между Китаем и Россией.

(5). Проблемы энергетического сотрудничества между Китаем и Россией. Несмотря на взлеты и падения энергетического сотрудничества между Китаем и Россией в прошлом сейчас Китай и Россия твердо привержены экономическому развитию своих стран, процесс энергетического сотрудничества между Китаем и Россией не прекращается. С точки зрения будущего развития, энергетическое сотрудничество между двумя странами будет расширяться в области торговли и инвестиций, развития и сотрудничества, главным образом через торговое сотрудничество. Однако Китаю по-прежнему необходимо в полной мере рассмотреть различные вопросы, которые ограничивают на энергетическое сотрудничество Китая.

(6). «Влияние теорий Китая» Из-за влияния исторических проблем и различий в ценностях «теория угрозы Китая» по-прежнему существует. На данном этапе влияние «теории угрозы Китая» на китайско-российское ресурсное сотрудничество заключается в том, что некоторые люди обеспокоены тем, что Китай будет контролировать российский энергетический рынок, при этом концентрируясь

на своем развитии. Несмотря на это, президент РФ В.В. Путин неоднократно отвергал эту точку зрения по разным причинам. Однако некоторые высокопоставленные чиновники в Китае и России, все еще выражают озабоченность, что замедляет прогресс в энергетическом сотрудничестве Китая.

(7). Участие других стран в конкуренции развития. При непрерывном экономическом развитии в основных азиатских странах, таких как Китай, Япония и Индия, спрос на нефть и газ в Азии стремительно растет и постепенно замещает Европу и Соединенные Штаты как основную силу мирового спроса на нефть и газ. В 2014 г. Китай, Япония и Индия были вторыми, третьими и четвертыми странами-импортерами сырой нефти, а Япония, Китай и Южная Корея заняли соответственно первую, четвертую и шестую позицию по импорту природного газа. Однако в настоящее время в России относительно низкая доля экспорта нефти и газа в Азию и составляет лишь 26 % от общего объема экспорта российской нефти в 2014 г. и менее 10 % экспорта природного газа. В будущем по мере увеличения количества экспорта нефти и газа из России в Азиатско-Тихоокеанский регион Китай неизбежно столкнется с конкуренцией со стороны крупных импортеров нефти и газа в Азии, таких как Япония, Южная Корея и Индия в недавно возникшем распределении экспорта нефти и газа. В декабре 2016 г. Путин посетил Японию, хотя достижения двух стран в их политических отношениях не достигли значительных успехов, сотрудничество между двумя сторонами в экономической и торговой сферах явно увеличилось. Модернизация российско-японского энергетического сотрудничества, несомненно, повлияет на энергетическое сотрудничество между Китаем и Россией. Мы не можем не защищать попытки Японии сдерживать китайско-российское сотрудничество путем подстрекательства России, чтобы сдержать Китай, особенно в области энергетики.

(8). Действия российского правительства по национализации энергетической отрасли с 2004 г., после восстановления экономики России, из-за множества факторов, таких как долгосрочная стратегия экономического развития, энергетическая безопасность и политическая стабильность, В.В. Путин начал постепенно корректи-

ровать ранее приватизированные нефтегазовые ресурсы посредством серии мер по укреплению российской энергетики. В июле 2012 г. «Роснефть» купила 6 % акций «ИТЕРА», российского независимого производителя газа. В марте 2013 г. российская нефтяная компания (контрольный пакет у государственной компании АО «Роснефтегаз» — 69,5 %, завершила сделку по приобретению Тюменской АЭС с учетом 27,73 млрд долл., 1,66 млрд долл. и 12,8 % акций. Благодаря упомянутым выше различным мерам национализации, В.В. Путин в рассматриваемый период контролировал нефтегазовую отрасль своей страны через правительство. Существовали трудности для нефтегазовых предприятий, финансируемых из-за рубежа, включая Китай, при выходе на российский нефтегазовый рынок.

(9). Российское правительство корректирует соглашения о разделе продукции. В июне 2003 г. В.В. Путин подписал федеральный закон «Дополнительные положения для второй части Налогового кодекса Российской Федерации», в котором была принята новая глава во второй части Федерального налогового кодекса Российской Федерации, «применимая к налоговому режиму соглашений о разделе продукции». «Вступление в силу этой поправки делает условия российской продукции в рамках соглашения более требовательными. В юридическом плане Россия по-прежнему сохраняет возможность реализации соглашения о разделе продукции, но на практике иностранные инвесторы могут подписывать новые соглашения о разделе продукции в дополнение к пяти минеральным зонам, которые конкретно определены законом. Дальнейшее ужесточение политики правительства по разделению минеральных продуктов страны затруднит участие китайских нефтегазовых компаний в этой области.

(10). Энергетические компании Китая не отличаются сильной конкурентоспособностью. Энергетическая дипломатия в Китае началась с запозданием в условиях отсутствия профессионального объединения талантов, переговоров по энергетическим проектам, уделялось мало внимания энергетической стратегии России. Более того, технические услуги и управление проектами энергетических компаний Китая в смежных областях разведки, транспортировки

и др., также сильно отличаются от технических услуг на международном уровне. Это говорит об отсутствии конкурентных преимуществ в игре с развитыми странами на Западе, и было много случаев потери возможностей совместных проектов. Китайские энергетические компании должны начать с долгосрочной стратегической перспективы и активно участвовать в слиянии и реорганизации международных энергетических компаний, а также активно участвовать в тендерах на крупные зарубежные месторождения. Государственные фонды должны постоянно поддерживать внутреннее потребление и позволить предприятиям выделять больше энергии на зарубежные операции.

(11). Перспектива китайско-российского энергетического сотрудничества на фоне углубленной корректировки международной энергетической структуры. Нынешний международный энергетический рынок претерпевает глубокие и исторические изменения: «революция сланцевого газа» и «кризис в Украине», два рынка геополитического влияния — все это побуждает Россию ускорить диверсификацию экспортного рынка, который дал новые возможности российско-китайскому сотрудничеству в области энергетики и укрепил инициативу Китая в энергетическом сотрудничестве между двумя странами. В частности, влияние на энергетическое сотрудничество между Китаем и Россией имеет следующие аспекты:

(12). Снижение торговых цен на нефть между Китаем и Россией поможет Китаю постепенно увеличить национальный нефтяной резерв, так как китайско-российские торговые контракты на сырую нефть используют формулу ценообразования с учетом неустойчивости международных цен на сырую нефть. Поэтому китайский импорт сырой нефти из России будет скорректирован. В период с июня 2014 г. по октябрь 2015 г. объем торговли сырой нефтью между КНР и РФ увеличился, произошло снижение цен на сырую нефть в процессе торговли между Китаем и Россией. Другими словами, приобретая равное или большее количество российской сырой нефти, Китай уменьшает затраты на импорт. Китай мог бы использовать подходящее время для того, чтобы проанализировать международные цены на нефть, чтобы покупать сырую нефть партиями и устанавливать приемлемый ценовой диапазон, в том числе

увеличивать объем сырой нефти, импортируемой из России и увеличивать ее запасы, в том числе национальный стратегический и коммерческий резерв.

(13). Готовность России экспортировать сырую нефть в Китай усиливается, что сказывается на китайско-российских нефтяных переговорах. Перед лицом падения мировых цен на нефть Россия неспособна координировать свои позиции с Организацией стран-экспортеров нефти, чтобы сдержать снижение цен за счет сокращения ее производства. Чтобы сохранить свою долю экспорта на международном рынке сырой нефти, Россия будет поддерживать или даже увеличивать свою продукцию. В этом контексте особенно сильно проявляется стремление России увеличить экспорт сырой нефти в Азию, где спрос на нефть относительно прочен. Хотя в анализируемый период экономический рост Китая замедлился, Китай стал второй по величине страной-импортером сырой нефти и третьей страной-импортером нефти из России. Это связано с особой структурой потребления энергии. Китай, несомненно, сделал правильный выбор в пользу России, ведь он хочет найти диверсифицированный, стабильный и сильный рынок сырой нефти. Дефицит международной сырой нефти из-за фундаментальных изменений, а также мировых цен на сырую нефть повлиял на энергетический сдвиг в сторону сотрудничества России и Китая. С увеличением импорта сырой нефти Китай стал более активным в переговорах по китайско-российскому энергетическому сотрудничеству и стал обладать более сильными переговорными позициями. Соответствующие нефтегазовые компании в Китае могут в полной мере использовать эту благоприятную возможность для своевременного решения препятствий на пути ценовых переговоров.

(14). Усиление России в отношении переброски нефтегазовых активов в Китай увеличится, что поможет китайским нефтегазовым предприятиям ускорить осуществление намеченных целей. Российское правительство контролирует районы разведки и разработки нефти и газа и иностранное вмешательство. Однако из-за мировых цен на нефть у российских нефтяных и газовых компаний возникают ограничения бизнеса. Более того, украинский кризис привел к санкциям США, Европейского Союза и других стран Запада на рос-

сийских энергетических рынках. Возникает необходимость корректировки стратегий развития национальной нефтяной и газовой промышленности России. Правительство России приветствует инвестиции и участие китайских нефтегазовых компаний в разведке и разработке нефти и газа в России. В целях дальнейшего укрепления государственных энергетических компаний России в усилении эффективности производства и управления, правительство России стало рассматривать меры поддержания контроля пропорций частного капитала в данной сфере. В рассматриваемый период мировые цены на нефть, доходы от экспорта нефти и газа упали, а также операции с участием негосударственного капитала. Как ожидается, это может облегчить финансовое натяжение энергетического сектора. Правительство России, скорее всего, ускорит ход осуществления политики, которая выведет энергетические компании КНР на собственный капитал. На основе исторического опыта, изменения политики иностранных инвестиций в российском нефтегазовом секторе страны, китайские нефтяные и газовые компании должны использовать редкую возможность ускорить темпы выхода на этот рынок. Это должно происходить посредством слияний и поглощений, а также активного участия в масштабной деятельности разведки и добычи нефти и газа на российском рынке.

(15). Российский спрос на импорт нефтегазового оборудования из КНР увеличился, что принесет пользу развитию китайского нефтегазового оборудования и техническим услугам российского рынка. Россия имеет определенную потребность в импорте нефтегазового оборудования и технических услуг из зарубежных стран. Помимо этого существует такой фактор, как падение мировых цен на нефть. Эти препятствия сокращают прибыль российских нефтегазовых компаний, ограничивают инвестиции и возможности операционного капитала. Эта ситуация побудила Россию ускорить «импортозамещение» ее нефтегазового оборудования и технических услуг, с одной стороны, и перейти к другим рынкам закупки более дешевого нефтегазового оборудования и технических услуг, с другой стороны. В настоящее время производство нефтегазового оборудования и инжиниринговых услуг Китая, несмотря на невысокий уровень, имеет свои сильные стороны, такие как передовые технологии в области

морской разведки и разработки сжиженного природного газа, тугой нефти, лесозаготовки, геофизической разведки, строительства и других крупномасштабных НПЗ. Кроме того, китайское нефтегазовое оборудование и технические услуги имеют очевидные ценовые преимущества по сравнению с американскими и европейскими энергетическими компаниями. Арктический шельф и Дальневосточные нефтегазовые месторождения в Сибири находятся в центре внимания будущего развития добычи нефти и газа в России. После кризиса на Украине западные страны ввели запрет на экспорт разведочных технологий и проектных услуг на труднодоступных месторождениях России, в результате чего Россия оказалась в кольце финансовых ограничений и технологических блокад. В этом случае китайские энергетические компании могут полагаться на свои собственные технологии и конкурентные преимущества в цене и в связи с этим расширять сотрудничество с Россией в области производства нефтегазового оборудования и инженерных коммуникаций, а также рынка услуг на российском рынке нефти и газа.

(16). Углубление китайско-российских мер в области энергетического сотрудничества. За прошедшее десятилетие, вследствие энергетического сотрудничества между Китаем и Россией, обе стороны добились соответствующего прогресса в сферах торговли сырой нефтью, строительства нефтегазопроводов, разведки и разработки и нефтепереработки. Однако в то же время по-прежнему существует огромный разрыв между нынешней ситуацией и потенциалом сотрудничества между двумя сторонами. Столкнувшись с изменениями в международной энергетической ситуации и корректировкой энергетической политики России, надлежащая трансформация энергетического сотрудничества с Россией стала единственным способом содействия энергетическому сотрудничеству между Китаем и Россией.

(17). Планирование и координация китайско-российского энергетического сотрудничества со стратегической точки зрения. Энергетическое сотрудничество охватывает многие области, длительный цикл и огромные масштабы, которые тесно связаны с национальными стратегическими интересами. Поэтому необходимо хорошо работать в общем стратегическом планировании. Учитывая, что в бу-

душем в различных областях энергетики будут запущены крупные проекты, необходимо в срочном порядке разработать специальный план энергетического сотрудничества между Китаем и Россией. Что касается развития Дальнего Востока России, стратегии возрождения Северо-востока Китая и строительства экономического коридора Монголия—Россия необходимо внести соответствующие изменения и дополнения к исходному формату работы; необходимо создать общий баланс и единые рамки для энергетического сотрудничества и его поэтапной реализации. Чтобы правильно осуществлять эти планы, мы должны не только видеть непосредственные и местные потребности, но также учитывать долгосрочные и общие интересы. Мы должны не только использовать возможности, но также определять значение общего дела и устранять риски. Мы должны обратить внимание на наши интересы и потребности. Учитывая интересы России, мы должны предпринять согласованные усилия, чтобы сбалансировать планирование и потребности как Китая, так и России и достичь средне-долгосрочного партнерства по планированию развития энергетики.

(18). Совершенствование рабочего механизма энергетического сотрудничества с Россией. Китайско-российское энергетическое сотрудничество является важной основой для стратегического партнерства по координации между двумя странами и основным звеном, которое будет влиять на устойчивое экономическое и социальное развитие обеих сторон в будущем. Ввиду важности китайско-российского энергетического сотрудничества и его специальной миссии необходимо дальнейшее совершенствование рабочего механизма. В полной мере поддерживая механизм переговоров по энергетике между Китаем и Россией и совершенствуя функции механизма, мы должны создать Рабочую группу по энергетическому сотрудничеству с Россией, в которую войдут руководители всех соответствующих министерств и ведомств, предприятий и аналитических центров. В условиях макроэкономических проблем, мы должны мобилизовать ресурсы всех отраслей, таких как дипломатия, экономика и торговля, финансы и научные исследования. Это необходимо для того, чтобы сформировать общий эффект энергетического сотрудничества с Россией, координировать различные интересы ве-

домств и энергетических предприятий, отечественных и зарубежных предприятий, организовывать и направлять аналитические центры в своих исследованиях по внутренним делам, экономике и праву. При необходимости нужно создать Российское бюро по сотрудничеству в области энергетики, которое будет заниматься координацией и реализацией.

(19). Инновации в области энергетического сотрудничества и углубление сотрудничества в цепочках производства и переработки. Энергетическая отрасль включает в себя отрасли с высокой добавленной стоимостью, такие как разведка, разработка, транспортировка, переработка, сбыт. Торговля энергетикой является лишь относительно низким уровнем международного энергетического сотрудничества. Форма «кредит на нефть» по-прежнему остается лишь эволюцией формы торговли. Энергетическое сотрудничество еще не сдвинуто с формы торговой на проектную кооперацию. Это связано с тем, что формы сотрудничества, основанные на торговле энергией, более уязвимы и чувствительны, а на них легко влияют международная обстановка и политические факторы разных стран мира. Соинвестирование и технологическое развитие могут лучше увязывать интересы обеих сторон. Необходимо совместно укреплять стабильность сотрудничества друг с другом. Сотрудничество между Китаем и Россией в таких проектах, как Тяньцзиньский нефтеперерабатывающий завод и сжиженный природный газ на газовом месторождении Ямал, открыло сотрудничество между цепочками энергетической промышленности вверх и вниз в Китае и России. Благодаря открытию Россией своих перерабатывающих отраслей, Китай получил дополнительные возможности в этой отрасли. Дальнейшее открытие Россией сотрудничества в области добычи позволит Китаю получить долгосрочное, стабильное и доступное энергоснабжение. Углубленное сотрудничество в цепочках сбыта и перераспределение интересов обеих сторон значительно повысит уровень энергетического сотрудничества между Китаем и Россией.

(20). Надлежащим образом регулировать отношения между двумя сторонами в концепции взаимовыгодного сотрудничества. Долгое время причина, по которой энергетическое сотрудничество между Китаем и Россией шло сложно, объяснялась экономическими ин-

тересами, поэтому трудно достичь консенсуса. Столкнувшись с различиями в интересах, обращая внимание на требования друг друга и разрешая разногласия на основе взаимопонимания и взаимного суверенитета, достижение консенсуса становится прорывом для успеха китайско-российского энергетического сотрудничества в преодолении препятствий и формировании новых интересов. Это исторический опыт, а также важное откровение для будущего сотрудничества между двумя сторонами. Китай и Россия должны следовать и придерживаться трех принципов «долгосрочных, всеобъемлющих, рыночных принципов, взаимной выгоды и бесприоритетных результатов» и надлежащим образом строить отношения, представляющие взаимный интерес.

(21) Выводы.

1. Координация политики в Центральной Азии. Китай и Россия являются соседями стран Центральной Азии. Проведение политики открытости или закрытости в Центральной Азии касается не только политических и экономических отношений между двумя странами, но и экономического развития в двух регионах, где находятся Китай и Россия. Дивиденды в области сотрудничества, основанные на принципе открытого и бесприоритетного сотрудничества, продвигаемого Китаем и Россией в реализации строительства «Экономического пояса Шелкового пути», помогут устранить сомнения России и стран Центральной Азии в так называемой «экономической экспансии» Китая. Водохозяйственная и энергетическая инфраструктура, помогающая странам Центральной Азии поощрять предприятия в Китае, России и Центральной Азии способствует сотрудничеству в крупных региональных проектах и стремится к взаимной выгоде и бесприоритетным результатам.

2. Координация различий в ценах на энергию между Китаем и Россией. Ценовое несогласие стало важным препятствием на пути реализации межправительственных соглашений и расширения масштабов торговли между двумя сторонами. Хотя основной темой переговоров о ценах на энергию являются предприятия двух стран, два правительства по-прежнему оказывают значительное влияние на межфирменные переговоры о ценах. На фоне глобального избыточного предложения энергоресурсов два правительства могут прило-

жить все усилия, чтобы подтолкнуть предприятия обеих сторон к достижению разумной цены. Следует также отметить, что цены на импортируемую нефть и газ представляют большой интерес для нашей страны, а также являются ключевым фактором, влияющим на бюджетный баланс и экономическую и социальную стабильность в России. Стабильность России имеет большое значение для Китая, поэтому обе стороны стремятся к взаимопониманию и взаимной согласованности в ценовых переговорах. Эта позиция отвечает интересам развития обеих стран.

3. Изучение механизма ценообразования на рынке природного газа. В качестве основного международного метода ценообразования на газ, долгосрочная цена соглашения, в конечном счете замененная рыночным ценообразованием, должна соответствовать современной ситуации. Китай и Россия в качестве крупного производителя и потребителя природного газа в мире могут взять на себя инициативу в изучении рыночного механизма ценообразования на природный газ, который заложит прочную основу для того, чтобы две страны сформировали глобальный механизм ценообразования на природный газ в будущем. На фоне монополии власти на поставки нефти западными державами и попыток Соединенных Штатов увеличить экспорт природного газа, совместное продвижение Китаем и Россией формирования рыночного механизма ценообразования на природный газ необходимо для того, чтобы повысить позиции развивающихся экономик в глобальном энергетическом управлении.

4. Усиление взаимосвязи энергетик. В настоящее время возможности транспортировки нефти и газа между Китаем и Россией относительно ограничены, поэтому трудно удовлетворить потребности в энергетическом сотрудничестве двух стран, где возможности морского транспорта не были в полной мере использованы. Содействие развитию энергетической инфраструктуры является важной частью «экономического пояса Шелкового пути». Мы должны ускорить строительство трубопровода на западе России, как можно скорее завершить газопровод в восточной части Китая и России и рассмотреть новое соглашение о строительстве трубопровода между двумя странами. В то же время для создания китайско-российского моста в

цепи Северо-Восточной Азии, необходимо добиться значительного увеличения энергоемкости. Также необходимо провести исследования по строительству морских нефтегазовых транспортных коридоров между двумя странами с целью диверсификации режима транспортировки энергоносителей и снижения давления на безопасность трубопроводного транспорта.

Перевод И.К. Петренко

В.А. Матвеев^{*}

ПРИРОДНЫЙ ГАЗ КАК ПЕРСПЕКТИВНЫЙ РЕСУРС СОТРУДНИЧЕСТВА ДФО РОССИИ И СЕВЕРО-ВОСТОКА КИТАЯ

Аннотация. Стратегическим приоритетом современной энергетической политики Китая является существенное — более, чем двухкратное увеличение в энергобалансе страны доли газа. При этом в среднесрочной перспективе собственного газа стране не хватает и необходимы импортные энергоресурсы. Особенно важны ресурсы импортного газа для района Дунбэй Китая и объявленной Программы модернизации его старой промышленной базы. Наиболее конкурентоспособным в данном регионе будет трубопроводный газ из России. Анализируются три варианта прокладки магистральных газопроводов из Сибири и Дальнего Востока России и Программа углубления российско-китайского сотрудничества в газовой сфере.

Ключевые слова: природный газ, энергетическая политика, стратегическое развитие, трубопроводы, Китай, Дунбэй, Восточная Сибирь.

Как предполагают большинство мировых экспертов, в ближайшие десятилетия углеводороды останутся основным источником энергии. А в условиях озабоченности мирового общественного мнения глобальным потеплением и сокращением тепловых выбросов

^{*} в.н.с. Центра изучения стратегических проблем СВА и ШОС ИДВ РАН, К.Э.Н.

значимость природного газа, как наиболее чистого ископаемого топлива будет только расти. По прогнозам ведущих аналитиков, объемы его добычи в мире увеличатся более чем на треть, а доля в общем энергобалансе дойдет почти до четверти и вплотную приблизится к долям угля и нефти, что делает его основным энергоносителем¹.

Естественно прогнозируемые процессы на глобальном рынке энергоресурсов чрезвычайно важны для таких ведущих игроков мирового рынка, как Китай и Россия. Это требует корректной расстановки приоритетов как их собственных моделей развития, так и векторов российско-китайского энергетического сотрудничества.

На нынешнем этапе развития Китай склоняется к стратегическому выбору национальной энергетической стратегии в направлении более полного самообеспечения энергоносителями, в том числе за счет более ускоренной газификации страны. В процессе освоения углеводородных ресурсов на территории Китая выяснилось преимущественное наличие ПГ в продуктивных горизонтах нефтегазовых месторождений. В связи с этим в стране происходит настоящий газовый переворот, сопровождаемый реализацией весьма капиталоемких проектов. Это, во-первых, массивное вложение средств в геологоразведку, разработку месторождений и широкомасштабное строительство магистральных газопроводов; во-вторых, развитие инфраструктуры регазификации и снабжения сжиженным природным газом (СПГ) таких сфер, как энергетика, химическая промышленность и металлургия, преимущественно в южных, восточных и северо-восточных провинциях КНР; в-третьих, активизация китайского участия в разведке и разработке газовых ресурсов по всему миру и их транспортировке в КНР, в-четвертых, интенсивное развитие газораспределительной инфраструктуры, в частности сооружение подземных газохранилищ и сетей.

Быстро развивается и собственная добыча газа. Ныне Китай стоит перед широким выбором источников традиционного и альтернативных видов газа. По предварительным подсчетам Института экономики и технологии Китайской национальной нефтегазовой корпорации, собственная добыча природного газа в Китае в 2016 г. достигла 134,1 млрд куб. м. Однако это не закрывает реальный объем потребления газа, составивший 204 млрд куб. м. Разница в объемах

добычи и потребления покрывается импортом трубопроводного газа и СПГ. Китай в 2016 г. импортировал 35,2 млрд куб. м трубопроводного газа и 25 млн т сжиженного природного газа (СПГ) (около 34,7 млрд куб. м). При этом темп роста потребления СПГ почти в 2 раза превысил темп роста потребления трубопроводного газа (соответственно 27,2 % и 15,6 % по сравнению с 2015 г.)². По оценкам, в 2017 г. потребление ПГ в Китае выросло на 5,9 % до 216,2 млрд куб. м, а доля газа в общем объеме потребления первичных энерго-ресурсов увеличилась до 6,2 %³.

В ближайшей перспективе на 13-ю пятилетку (2016—2020 гг.) Государственное управление по делам энергетики КНР планирует существенное увеличение в энергобалансе страны доли газа и возобновляемой энергетики (с учетом ГЭС): с 5,9 % до 10 % и с 12 % до 15 % соответственно по сравнению с 2015 г.⁴ Однако доля газа в топливно-энергетическом балансе страны все равно остается крайне незначительной по сравнению с энергобалансами других индустриальных держав, где она составляет не менее 25—35 %. Согласно докладу «Развитие газовой отрасли Китая — 2016», подготовленному Государственным управлением по делам энергетики, Центром по изучению проблем развития при Госсовете Китая и Министерством земельных и природных ресурсов, к 2020 г. ожидается существенный рост объема потребления газа до 340 млрд куб. м. Покрывать этот спрос Пекин собирается прежде всего за счет роста собственной добычи до 220 млрд куб. м, из которых традиционный газ даст 170 млрд, сланцевый — 30 млрд, а остальное — метан угольных пластов. При этом ниша для импорта может вырасти с нынешних 69,9 (2016 г.) до 120 млрд куб. м в перспективе. В соответствии с долгосрочными стратегическими планами, к 2030 г. Китай может увеличить импорт газа еще более, чем в 2 раза — до 270 млрд куб. м⁵, то есть для продолжения развития стране необходимы импортные энергоресурсы во все возрастающих объемах.

В связи с этим Китаем взят курс на значительное увеличение инвестиций в импортоориентированную газотранспортную инфраструктуру и регазификационные мощности. В настоящее время наиболее газифицированными являются район Пекина и приморские районы восточного и южного побережья страны преимущественно

за счет подачи газа по многониточной газотранспортной магистрали «Запад—Восток» из месторождений СУАР, а также за счет импорта газа из Центральной Азии. Кроме того, на регазификационные терминалы приморских районов поступает импортный СПГ.

В тоже время такие удаленные от моря старопромышленные районы Китая как Северо-Восток (Дунбэй) и ряд центральных районов страны испытывают серьезную нехватку газа. Дело в том, что близрасположенные районы добычи нефти и газа (например, Дацин) близки к выработке основной части своих углеводородных запасов, доставка же импортных ресурсов СПГ из Центральной Азии в значительных масштабах достаточно дорога, в частности, для использования в таких крупномасштабных производствах, как металлургия, машиностроение, химия. И этот неблагоприятный процесс с течением времени будет только усугубляться.

Это особенно важно в условиях реализуемой Программы возрождения Северо-восточного Китая. В 2016 г. Государственным комитетом по делам реформ и развития КНР подготовлен текущий вариант программы, затрагивающий такие отрасли, как транспорт, энергетика, промышленность. В новой Программе, которая кардинально отличается от версии 2003 г., ориентированной на решение вопросов выживания, теперь решается проблема трансформации способов развития⁶. В связи с этим сделан упор на реконструкцию традиционных производств, развитие новых отраслей. Запланировано создание ряда образцовых зон и парков трансформации и модернизации производств на старых промышленных базах⁷. В этих условиях крайне необходимо ускорение темпов газификации народного хозяйства Северо-Востока. Это позволит, прежде всего, провести глубокую модернизацию технологических процессов, ускорить перевод автомобилей на газомоторное топливо и т. д. В конечном счете будут реализованы программные установки на повышение качества жизни городских и сельских жителей за счет сокращения вредных выбросов. В значительной мере этими проблемами объясняется то, что Китай проявил заинтересованность в заключении в 2014 г. крупнейшей сделки с Россией по обеспечению доставки газа Чаяндинского месторождения в Китай. Представляется, что сделка между Газпромом и CNPC в широкой перспективе будет обоюдовыгодной. Тем не

менее, сейчас отсутствует высокая потребность в российском газе и требуется существенное время для подготовки инфраструктуры газового хозяйства Китая к приему значительных объемов этого газа: газоразводящих сетей среднего и низкого давления, подземных хранилищ газа, переналаженного под газ энергооборудования и пр.

Со стороны России данная сделка реализуется согласно действующей с 2007 г. государственной «Программе создания в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке единой системы добычи, транспортировки газа и газоснабжения с учетом возможного экспорта газа на рынки Китая и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона», иначе называемой Восточной газовой программой. Координатором Программы является Газпром, а ее главной целью является создание в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке современной газовой промышленности и формирование на этой основе условий для их динамичного социально-экономического развития и повышения жизненного уровня населения⁸. Следует подчеркнуть, что открытые в последней четверти XX в. В Восточной Сибири и в Республике Саха (Якутия) залежи природного газа позволяют не только удовлетворять спрос на него в восточной части страны в течение ближайших 30 лет, но и осуществлять экспортные поставки этого газа в страны АТР. Разведанные запасы газа (по категории C_1) в Восточной Сибири и Якутии составляют 4,08 трлн куб. м. Имеющейся сырьевой базы достаточно для формирования таких новых центров газодобычи, как Якутский и Иркутский, большая часть газа которых пойдет на экспорт⁹. Создание единого экспортного газового канала является одним из важнейших приоритетов Восточной газовой программы, конечно, при обеспечении отвечающих интересам России ценовых условий поставки газа за рубеж.

В настоящее время согласно действующему договору между «Газпромом» и CNPC «Газпром» продолжает строительство газотранспортной системы «Сила Сибири» мощностью 61 млрд куб. м, по которому газ с месторождений Востока России (Чаяндинского в Якутии и Ковыктинского в Иркутской области) будет транспортироваться как на внутренний российский рынок (через Хабаровск до Владивостока), так и на экспорт в Китай. Протяженность газотранспортной системы «Сила Сибири» составит около 4000 км, из них на

газопровод Якутия—Хабаровск—Владивосток придется примерно 3200 км, на газопровод Иркутская область—Якутия — около 800 км¹⁰. Ответвление от газопровода в восточные районы Китая, получившее название «восточный маршрут», будет построено на российско-китайской границе в районе Благовещенска—Хэйхэ. Ранее глава «Газпрома» Алексей Миллер сообщал, что контракт на поставки российского газа в Китай по газопроводу «Сила Сибири» вступил в силу в мае 2015 г., срок начала поставок газа — от четырех до шести лет после вступления контракта в юридическую силу. Соответственно, поставки газа в Китай могут начаться в период с мая 2019 г. по май 2021 г.¹¹ Сейчас построено около четверти длины магистрали.

Помимо строящегося «восточного маршрута» (газопровод «Сила Сибири») и планируемого на будущее «западного маршрута» (газопровод «Сила Сибири-2» через Горный Алтай) рассматривается и третий маршрут транспортировки газа в Китай с Киринского и Южно-Киринского месторождений проекта «Сахалин-3» (с 2011 г. газопровод Сахалин—Хабаровск—Владивосток) путем сооружения трубы-перемычки от Хабаровска до Белогорска (Амурская область), где от газотранспортной системы «Сила Сибири» должен начинаться отвод на Китай. Этот путь поставок сахалинского газа в КНР «Газпром» и CNPC обговорили и закрепили меморандумом о взаимопонимании позже остальных — осенью 2015 г. Однако налажен этот маршрут может быть даже раньше двух основных. Согласно меморандуму объем поставок газа с проекта «Сахалин-3» может составить от 25 до 38 млрд куб. м в год¹². Актуальность этого маршрута поставок газа с Дальнего Востока России была подтверждена во время недавней встречи председателя «Газпрома» Миллера с первым вице-премьером Госсовета КНР Чжан Гаоли в апреле 2017 г.¹³ Но многое зависит от долгосрочного тренда мировых цен на газ.

Согласно источникам, близким к подписанию контракта между Газпромом и CNPC, цена на газ находилась в пределах 350—380 долл. за 1000 куб. м на российско-китайской границе на тот период времени. Формула цены предполагается на основе азиатской корзины нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов¹⁴. Причем в настоящее время Газпром не видит оснований для пересмотра цены поставок газа в Китай по «Силе Сибири», сообщил

зампредседателя правления компании Александр Медведев. «Возможность для пересмотра цен остается как за продавцом, так и за покупателем. Но повода для пересмотра цен мы не видим»¹⁵.

Нынешние же цены на газ достаточно низкие. Так, по информации «Интерфакса» за февраль 2017 г. с Сахалинской таможни, цена экспортируемого с «Сахалина-2» СПГ на рынки АТР и прежде всего на главном рынке сбыта — в Японии уже упала до примерно 188 долл. за 1000 куб. м, или более чем в три раза по сравнению с временем энергетического кризиса в Японии вследствие аварии на АЭС Фукусима¹⁶. При этом аналитики ожидают сохранения сравнительно низких цен на СПГ в ближайшие годы.

Кроме того, уровень запросов народного хозяйства КНР на газ и установления конечных цен зависит от объемов его потребления, а также реализации поэтапной реформы повышения внутренних цен на газ в Китае до мирового уровня, что даст возможность элиминировать эту проблему.

По последним данным, газопровод «Сила Сибири-1» будет введен в эксплуатацию не позднее 2020 г. с постепенным наращиванием объема транспортировки газа, начиная с 5 до 38 млрд куб. м по мере готовности компрессорных станций и потребителей газа в Дунбее. Китайский участок начинается с китайско-российской границы (город Хэйхе) и заканчивается в Шанхае, пересекая восемь регионов Китая. Протяженность китайского участка составит 3170 км, включая существующий газопровод протяженностью 1800 км. Вдоль китайского участка газопровода построят девять подземных хранилищ газа (ПХГ). Целевым рынком для этого газопровода являются: Пекин, Тяньцзинь, провинция Хэбэй, дельта реки Янцзы и северо-восточные регионы Китая¹⁷. Ожидается, что вышеупомянутое масштабное и долгосрочное соглашение еще теснее свяжет экономики двух стран и принесет участникам целый ряд не только экономических, но и политических выгод.

При этом наиболее важным для дальнего хода реформы газовой промышленности Китая и ее сотрудничества с Россией является реализация поэтапной реформы повышения внутренних цен на газ в Китае до мирового уровня. Здесь от конечных цен на газ у потребителя зависят объемы потребления газа, в том числе и поступление им-

портного газа из различных стран. Еще прошедший в ноябре 2013 г. пленум ЦК КПК принял знаковое решение, в котором отмечено, что партия намерена двигаться к «укреплению роли рынка в определении цены на ресурсы». Тем самым подтверждается продолжение курса на дерегулирование экономики, снижение административных барьеров и резкое сокращение сектора регулируемых государством внутренних цен, прежде всего на энергетические ресурсы¹⁸. Это решение стало реакцией на заявление трех крупных нефтегазовых компаний Китая (*PetroChina*, *Sinopec* и *China National Offshore*) о необходимости повышения цен на газ из-за быстрого роста потребления газа, высокой стоимости разведки, добычи и транспортировки, а также вследствие определенного давления на китайские компании со стороны иностранных акционеров. Правительством Китая было принято решение о постепенном повышении внутренних цен на газ до мирового уровня. Параллельно должны быть реализованы решения по резкому сокращению энергоемкости народного хозяйства и снижению экологической нагрузки предприятий. Кроме того, совершенствуются методологии ценообразования на газ, а также отладка механизмов предоставления преференций нефтегазовым компаниям для стимулирования эффективной разработки национальных газовых ресурсов. Все это свидетельствует о выдвигании газовой промышленности — как одного из стратегических приоритетов энергетической политики Китая на современном этапе развития. И Россия может помочь в реализации данной стратегической задачи.

Кроме того, в двух китайских провинциях (Гуандун и Гуанси-Чжуанский автономный район) продолжается пилотный проект либерализации цен на газ. Установленные для двух провинций цены определены по формуле, привязанной к ценам на нефть и углеводородным газам. Потребители в городах провинции Гуандун будут платить за 1000 куб. м газа не более 433 долл., а в Гуанси — не более 406 долл.¹⁹ (ниже средней мировой цены). И если Газпром войдет на рынок распределения газа, то это, естественно, сделает китайский рынок более привлекательным (в том числе и для России), а позицию Пекина — более гибкой и склонной к конструктивному сотрудничеству.

Принципиально важен для китайско-российского сотрудничества следующий момент. Возникающий в среднесрочной перспекти-

ве дефицит газа неравномерно распределен по регионам Китая. Исходя из направлений развития газотранспортной системы в Китае, строительства терминалов по приему СПГ, потенциала роста потребления газа по провинциям Китая основные потребители российского трубопроводного газа располагаются в Дунбэе (Маньчжурия) и отчасти в Центральном районе. При этом для Дунбэя Китая и объявленной программы модернизации его старой промышленной базы потребуются значительные объемы газа. И здесь явно внутренних запасов газа будет недостаточно, поэтому потребность в импортном газе достаточна высока. Российский газ является наиболее конкурентоспособным. Так, по расчетам аналитиков, объемы потребления газа в Дунбэе будут расти чрезвычайно высокими темпами, если в 2009 г. потребление газа составило всего 6,2 млрд куб. м, то в 2020 г. оно вырастет до 50—70 млрд куб. м²⁰.

Китаем была инициирована подготовка ряда документов об основных направлениях российско-китайского сотрудничества в газовой сфере. Эти договоренности предусматривают не только поставку в Китай российского газа, но и совместную разработку нефтегазовых месторождений в Китае, создание там газотранспортных и газораспределительных систем, строительство и эксплуатацию подземных хранилищ газа, а также взаимодействие в области геологоразведки, добычи, транспортировки и реализации газа.

В этих условиях реализация газа месторождений Восточной Сибири и Дальнего Востока в Китае по льготной цене, на которой настаивает Китай, реальна, но только при условии допуска российских компаний в распределительные активы газовых компаний Китая. Доступ российских поставщиков газа к конечным потребителям в Китае является дополнительным условием, улучшающим эффективность подачи газа по данному направлению. Такой доступ возможен как через совместное российско-китайское предприятие, так и через покупку «Газпромом» активов компаний газораспределительных сетей при условии их приватизации. Окончательное решение в выборе того или иного варианта доступа «Газпрома» остается за государственными властями Китая.

«Газпром» стремится и на китайском направлении реализовать ту стратегию прямого доступа к конечному потребителю, которую

он применяет в Европе. Ввиду того, что конечные цены на газ у потребителей зачастую более чем в 2 раза выше цен продажи газа газотранспортным фирмам, эффективность компании, контролирующей газ от производителя до розничного потребителя оказывается более высокой, чем у добывающих компаний. На наш взгляд, без реализации этого условия «Газпром» вряд ли пойдет на значительные капиталовложения в масштабный проект создания нового газотранспортного коридора из России в Китай.

Ныне обсуждается вопрос не только о расширении поставок российского газа в Китай, но и об активном участии китайских компаний в освоении газовых месторождений Сибири. Так, например, подписан договор о поставке газа газоконденсатных месторождений полуострова Ямал в сжиженном виде в Китай. Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC) имеет через дочернее предприятие 20-процентную долю в проекте «Ямал СПГ» по освоению Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения, включая строительство завода по сжижению природного газа. Инвестиции в проект на стадии планирования оценивались в 1 трлн руб.²¹ Стратегические проекты компаний-партнеров могут касаться совместного участия в сферах добычи, транспорта и маркетинга газа, а также в электроэнергетике. Например, 25 июня 2016 г. «Газпром» и CNPC подписали Меморандум о взаимопонимании в области подземного хранения газа и газовой электрогенерации на территории КНР²².

Заслуживает внимание поступающая информация об активности на газовом рынке Китая и других российских компаний — «Роснефти», «Новатэка» и др. Из-за монополии «Газпрома» на экспорт газа из России прямой выход этих нефтегазовых компаний на газовый рынок Китая невозможен. Поэтому «Роснефть» вынуждена организовывать сложные, многоходовые комбинации. Так, в конце 2016 г. «Роснефть» заключила договор с китайской компанией Beijing Gas Group Company о сотрудничестве в газовом бизнесе. «Роснефть» ведет переговоры с BeijingGasGroup о поставках газа в Китай с Среднеботуобинского (Якутия), Верхнечонского (Иркутская область) или Юрубчено-Тохомского (Красноярский край) месторождений «Роснефти» в Восточной Сибири²³.

Это соглашение гарантирует «Роснефти» доступ Китая к крупнейшему рынку природного газа Китая и замыкает глобальную интегральную цепочку: добыча газа вне России — торговля СПГ на мировом рынке — продажа природного газа на рынке Китая. При этом «глобальные интегральные цепочки» — это особая стратегия развития, которую продвигает «Роснефть». Здесь главной задачей «Роснефти» является создание международных объединений производителей и потребителей энергоносителей. Эти объединения гарантируют инвестиции в развитие производства и сбыт производимой продукции²⁴.

Заключение

В процессе освоения углеводородных ресурсов на территории Китая было установлено преимущественное наличие природного газа в продуктивных горизонтах нефтегазовых месторождений. В связи с этим в стране происходит настоящая газовая революция, сопровождаемая реализацией весьма капиталоемких проектов в сфере газовой промышленности.

В настоящее время собственная добыча газа в Китае уже не покрывает растущие потребности народного хозяйства в газе и в условиях резкого роста потребностей в газе народного хозяйства вкладываются значительные средства в импортоориентированную газотранспортную инфраструктуру и регазификационные мощности, что позволяет обеспечить энергетическую безопасность Китая и максимальную ценовую конкуренцию экспортеров газа.

Все эти шаги ведут к неуклонному росту затрат на доставку газа к конечным потребителям Китая, что требует адекватного повышения конечных цен реализации газа. Правительством Китая уже принято решение о постепенном повышении внутренних цен на газ в направлении мирового уровня. Параллельно должны быть реализованы решения по резкому сокращению энергоемкости народного хозяйства и снижению экологической нагрузки предприятий. Кроме того, совершенствуется методология ценообразования на энергоносители, установление оптимальных соотношений цен на уголь и газ, а также отладка механизмов предоставления преференций нефтегазовым компаниям в целях стимулирования эффективной разработки национальных газовых ресурсов.

Все это свидетельствует о выдвигании газовой промышленности как одного из стратегических приоритетов энергетической политики Китая на современном этапе развития.

Китай проявил заинтересованность в заключении в 2014 г. крупнейшей сделки с Россией по обеспечению доставки российского газа в Китай. Весьма важно для китайско-российского сотрудничества то, что возникающий в среднесрочной перспективе дефицит газа неравномерно распределен по регионам Китая. Исходя из направлений развития газотранспортной системы в Китае, строительства терминалов по приему СПГ, потенциала роста потребления газа по провинциям Китая основные потребители российского трубопроводного газа располагаются в Дунбэе и отчасти в Центральном районе. При этом для Дунбэя и объявленной программы модернизации его старой промышленной базы потребуются значительные объемы газа. И здесь явно внутренних запасов газа будет недостаточно, поэтому потребность в импортном газе достаточно высока. И здесь российский газ является наиболее конкурентоспособным. Так, по расчетам аналитиков, объемы потребления газа в Дунбэе будут расти чрезвычайно высокими темпами, если в 2009 г. потребление газа составило всего 6,2 млрд куб. м, то в 2020 оно вырастет до 50—70 млрд куб. м.

Также Китаем была инициирована подготовка ряда документов об основных направлениях российско-китайского сотрудничества в газовой сфере. Эти договоренности предусматривают не только поставку в Китай российского газа, но и совместную разработку нефтегазовых месторождений в Китае, создание там газотранспортных и газораспределительных систем, строительство и эксплуатацию подземных хранилищ газа, а также взаимодействие в области геолого-разведки, добычи, транспортировки и реализации газа. Достигнуто соглашение о координации действий на рынках третьих стран, о формировании совместных предприятий для реализации конкретных проектов и о разработке документов по вопросам стратегического сотрудничества в газовой сфере. Это можно считать продолжением масштабного стратегического партнерства ведущих нефтегазовых корпораций России и Китая.

Примечания

¹ URL: <http://izvestia.ru/news/670767>

² URL: http://www.ngv.ru/news/gazoprovod_tsentralnaya_aziya_kitay_perekach_al_170_mlrd_kub_m_gaza/?sphrase_id=6882431

³ Там же.

⁴ Барсуков Ю., Коростиков М. Китай переходит на газ // Коммерсант. 19.01.2017. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3195636>

⁵ URL: <http://neftegaz.ru/news/view/156514-Kitay-usilenno-razvivaet-svoy-u-gazovuyu-otrasl-promyshlennosti-no-rech-ob-otkaze-ot-importnogo-gaza-ne-i-det>

⁶ URL: http://russian.news.cn/2016-05/11/c_135350579.htm

⁷ URL: <http://russian.cri.cn/3060/2016/08/23/1s588385.htm>

⁸ Мировая энергетика. 2007. № 11. URL: http://www.worldenergy.ru/index.php?id=20_42

⁹ Там же.

¹⁰ URL: http://oilcapital.ru/transport/context/sila_sibiri.html

¹¹ URL: <http://tass.ru/ekonomika/4056774>

¹² URL: <http://www.oilcapital.ru/transport/284108.html>

¹³ URL: <https://ria.ru/economy/20170412/1492056785.html>

¹⁴ URL: <http://www.vedomosti.ru/companies/news/20361851/rossiya-nashla-kit-ayu-gaz#ixzz2nnxNSx7a>

¹⁵ URL: <https://ria.ru/economy/20170302/1489083728.html>

¹⁶ URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3260409>

¹⁷ URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/74783>

¹⁸ URL: <http://www.finam.ru/analysis/newsitem690A6/default.asp>

¹⁹ URL: <http://www.vedomosti.ru/companies/news/21050951/ft-cena-gaza-gazproma-na-granice-s-kitaem-mozhet-sostavit#ixzz2pdaZzg1z>

²⁰ URL: <http://pandia.ru/text/78/162/67985-3.php>

²¹ URL: <http://www.nakanune.ru/news/2014/5/15/22352839>

²² URL: <http://topneftegaz.ru/news/view/113089/>

²³ URL: <http://www.rbc.ru/business/19/05/2016/573d779f9a79474b61282000>

²⁴ URL: <http://izvestia.ru/news/665144>

Юй Сяоцин^{*}

СОТРУДНИЧЕСТВО АЗИАТСКОГО БАНКА ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ С РОССИЙСКО-КИТАЙСКИМИ ИНФРАСТРУКТУРНЫМИ ПРОЕКТАМИ

Аннотация. В последние годы стремительное развитие азиатской экономики сделало ее ведущей силой мирового экономического роста, однако особенно серьезно выступила проблема отсталости базовой инфраструктуры данного региона. Ранее имевшиеся международные финансовые структуры уже не в состоянии удовлетворить потребности региона в развитии. Китай, став первой экономикой Азии взял на себя миссию и ответственность за стимулирование слияния базовой инфраструктуры развития экономики региона, учредил в 2015 г. Азиатский банк инфраструктурного инвестирования (АБИИ), ориентированный главным образом на инвестирование в строительство базовой инфраструктуры стран с переходным периодом.

Ключевые слова: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Китай, Россия, проектное сотрудничество, азиатская экономика.

^{*} Юй Сяоцин, жен., м.н.с. Российского научно-исследовательского института Хэйлунцзянского университета. Публикация на грант Государственного фонда общественных наук (15BSS036). Промежуточный результат публикации на грант Фонда выдающейся молодежи Хэйлунцзянского университета (JC2015105).

С географической точки зрения Россия пронизывает Евроазиатский континент, но имеет с Китаем не только общую границу, но и тесные политические, экономические и гуманитарные связи. Учреждение АБИИ стало созданием финансовой платформы для сотрудничества двух стран в проектах базовой инфраструктуры. В условиях экономических санкций Запада против России сотрудничество двух стран в проектах базовой инфраструктуры стимулирует экономическое развитие и углубляет важную основу сотрудничества.

С 2008 г. динамично развивающаяся азиатская экономика стала светлым пятном в мировой экономике, находящейся под влиянием экономической депрессии. Быстро растущая азиатско-тихоокеанская экономика придала новый импульс мировой экономике для выхода из депрессии. В то же время базовая инфраструктура азиатского региона весьма отсталая и некоторые страны на фоне разразившегося кризиса оказались бессильны закончить строительство базовой инфраструктуры. По оценкам Азиатского Банка Развития, при сохранении нынешних темпов развития потребность инвестиций в базовое инфраструктурное строительство в промежутке между 2016 и 2030 гг. составит 22,6 трлн долл. США, или 1,5 трлн долл. США ежегодно (потребности в финансировании инфраструктуры Азии выросли более чем вдвое)¹. Однако в имеющихся в настоящий момент многосторонних банках развития, находящиеся под американо-японским руководством, инвестиционный порог довольно высок, а объем годовых инвестиций ограничен 20 млрд долл., что далеко не покрывает потребности развития азиатских стран.

Для того, чтобы эффективно покрыть имеющийся в Азии дефицит базового инфраструктурного строительства, стимулировать взаимную коммуникацию стран региона председатель КНР Си Цзиньпин в октябре 2013 г. выдвинул инициативу об учреждении Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (далее АБИИ). АБИИ является межправительственной многосторонней структурой развития азиатского региона, ориентированной на развитие базовой инфраструктуры и производственных отраслей Азиатско-Тихоокеанского региона, стимулирующей экономическую интеграцию, уменьшение нищеты и повышение уровня социально-экономического развития стран.

I. Существующие в настоящий момент проблемы китайско-российского инфраструктурного сотрудничества

В 2013 г. председатель КНР Си Циньпин выдвинул стратегическую концепцию «Экономического пояса Шелкового пути». В мае 2015 г. на встрече глав России и Китая было подписано совместное заявление о состыковке «Экономического пояса Шелкового пути» и «ЕАЭС», российская и китайская стороны выразили поддержку выдвинутых партнерских начинаний, укрепили связи расширили торгово-экономическое и инвестиционное сотрудничество двух стран.

Между проектом «Экономический пояс Шелкового пути» и Концепцией ЕАЭС существует множество точек соприкосновения, и прежде всего выдвигаемые ЕАЭС проекты устраняют узкие места на границах и создают Единый рынок. Реализация этой Концепции не идеальна, так как страны Союза остро нуждаются в крупном капитале для инвестиций в базовую инфраструктуру с целью развития инфраструктурных проектов и продвижения экономической интеграции, а Россия не может выдвигать столь грандиозные, как прежде планы. «Экономический пояс Шелкового пути» через создание АБИИ и Фонда Шелкового пути может обеспечить финансирование многостороннего и двустороннего сотрудничества. Кроме того, экономические санкции западных стран и их давление вынуждают Россию в своей политике и экономическом развитии разворачиваться на Восток, по возможности привлекая китайские капиталы и проекты, китайская же экономика находится на подъеме и направления развития России и Китая совпадают.

1. Проблемы развития базовой инфраструктуры России в настоящее время.

Развитие базовой инфраструктуры в России замедлилось, в большей части завершено в XX в., часть оборудования устаревшая, по сравнению с Евросоюзом отсталое на 25—80 %. В транспортной инфраструктуре относительно быстро развиваются порты, сеть шоссейных и железных дорог развивается замедленно. С 2014 г. макроэкономическая ситуация в России непрерывно ухудшается, геополитические риски продолжают расти, эти факто-

ры коренным образом влияют на развитие базовой инфраструктуры в стране.

1. Развитие базовой инфраструктуры. Уровень базовой транспортной инфраструктуры в России по современным стандартам имеет невысокий уровень, некоторые федеральные трассы находятся в состоянии, требующем незамедлительного ремонта, пока строительство новых дорог идет медленно, а сеть местных дорог развита недостаточно. Российская аэродромная инфраструктура порой отстает от требований международных авиакомпаний, 80 % российских авиатрасс пролегает в Европейской части, некоторые субъекты Федерации имеют малую авиацию. В портах соответствующая инфраструктура иногда развита дисгармонично и эффективность использования недостаточна вместе с производственной инфраструктурой.

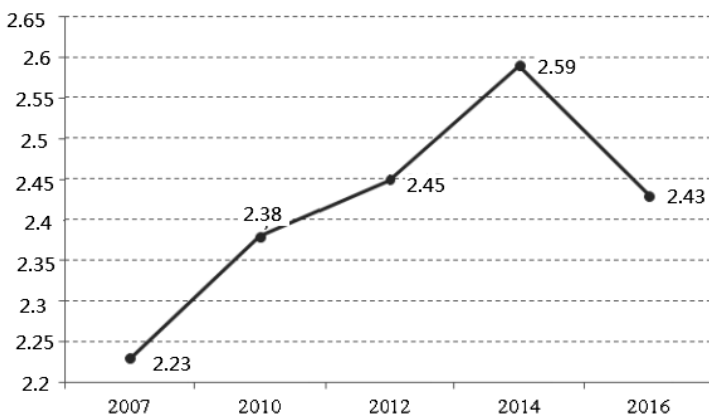


Рис. 1. Индексы логистической активности базовой инфраструктуры за 2007—2016 годы. *Источник:* URL: <http://www.ra-national.ru>

Из вышеприведенной диаграммы видно, что в 2012—2014 гг. логистические индексы базовой инфраструктуры в России быстро росли, а после 2014 г. произошло стремительное скатывание на предыдущие позиции. Логистические индексы базовой инфраструктуры для России рассчитывал Всемирный банк.

2. Экономический спад привел к падению инвестиций в базовую инфраструктуру. Снижение цен на нефть и соответствующее снижение бюджетных расходов также привели к снижению инвестиций в базовую инфраструктуру. Как показывает статистика, содержание инвестиций в базовую инфраструктуру снизилось с 3,5 % ВВП до 2,5 %, в 2015 г. инвестиции в базовую инфраструктуру оказались ниже запланированных бюджетом на 10–15 %. По расчетам, лишь в 2030 г. удельный вес инвестиций в базовую инфраструктуру едва превысит 3,5 % от ВВП, она сможет поддерживать экономический рост. Поэтому для стимулирования экономического роста России необходимо усилить инвестиции в базовую инфраструктуру².

Тем не менее, макроэкономическая ситуация в стране не позволяет реализовать многие планы. Прежде всего ввиду ненаполненности бюджета. В 2015 г. бюджетные поступления сократились на 12 %, в то время как бюджетные выплаты увеличились от изначальных на 2 %. Прежде всего, бюджетный дефицит не позволит реализовать программы шоссейных дорог и другой базовой инфраструктуры. Во-вторых, высокие темпы инфляции неблагоприятны для развития базовой инфраструктуры. Согласно данным Минэкономразвития России, темпы инфляции в России в 2015 г. составили 12 %, рост цен на строительные материалы повысил для подрядчиков себестоимость, что привело к затруднениям в выполнении строительных работ. Плюс к этому большой объем долгов в этой сфере, долгий цикл возврата на фоне инфляционных пертурбаций могут иметь огромное влияние на движение капитала строительного проекта и его возврат. Кроме того, высокий судный процент сковывает развитие базовой инфраструктуры. Поскольку в Российской Федерации бюджет для строительных подрядных предприятий распределяется несоразмерно, некоторые строительные компании постоянно привлекают краткосрочные банковские кредиты, но проценты по кредитам превышают 13–15 %, поэтому высокие проценты вынуждают некоторые строительные компании залезать в долги и в итоге останавливать производство и объявлять себя банкротами. Ну и, наконец, падение рубля стало ключевым фактором дефицита средств в сфере российской базовой инфраструктуры. Валютные риски мешают привлече-

нию иностранного капитала в базовую инфраструктуру, доля иностранного капитала в инвестициях очень низка, участие западных стран в сфере базовой инфраструктуры незначительно, и хотя заинтересованность азиатских инвесторов довольно высока, высокие риски вызывают опасения.

3. Бремя базовой инфраструктуры России в будущем нелегкое, а путь не близок. В соответствии с инвестиционными планами на 2016—2020 гг. объем капиталовложений в базовую инфраструктуру достигнет 11 трлн руб., т. е. в среднем 2,2 трлн руб. в год. В том числе инвестиции в инфраструктуру электростанций и электрических сетей составят соответственно 12 % и 9 %, в сравнении с вложениями в электроэнергетику в 2011—2015 гг. снижаются до 37 % (это самое сильное снижение). Инвестиции в инфраструктуру аэропортов и портов составят соответственно 3 % и 2 %, в сравнении с 2012—2015 гг. увеличиваются на 12 % и 45 %; инвестиции в шоссейные дороги составят 42 %, инвестиции в инфраструктуру железных дорог составят 12 %, т. е. процесс находится в фазе депрессии.

Сфера железных дорог нуждается в 2016—2020 гг. в инвестициях в объеме 4,15 млрд руб., в настоящий момент ведущим проектами являются реконструкция Транссиба и БАМа. По информации РЖД, в 2017 г. по сравнению с предыдущим годом инвестиции продолжали падать, дефицит составил 85,6 млрд руб., проекты реконструкции Транссиба и БАМа испытывают финансовые трудности; на реализацию другого крупного проекта — железной дороги Москва—Казань, который реализуется вместе с Китаем, требуется 1,068 трлн руб.

Объем инвестиций в строительство шоссейных дорог в 2016—2020 гг. составляет 2,7 трлн руб., в среднем 540 млрд руб. в год, основные проекты в 2018 г. завершили строительство магистрали Москва—Санкт-Петербург и Московской внешней кольцевой дороги.

В 2016—2020 гг. объем инвестиций в портовую инфраструктуру составит 280 млрд руб.

Аэродромное строительство — это самое быстро развивающееся направление в сфере транспорта. В 2010—2014 гг. пассажиропоток вырос на 56 млн человек, т. е. в среднем на 10 % в год. Скачок курса валют вынудил Россию переориентироваться с внешнего пассажи-



Диаграмма 1. Структура инвестиций в базовую инфраструктуру России в 2016—2020 гг. *Источник:* Газпромбанк. Инфраструктура России. Департамент анализа рыночной конъюнктуры. 25 июня 2015 г.

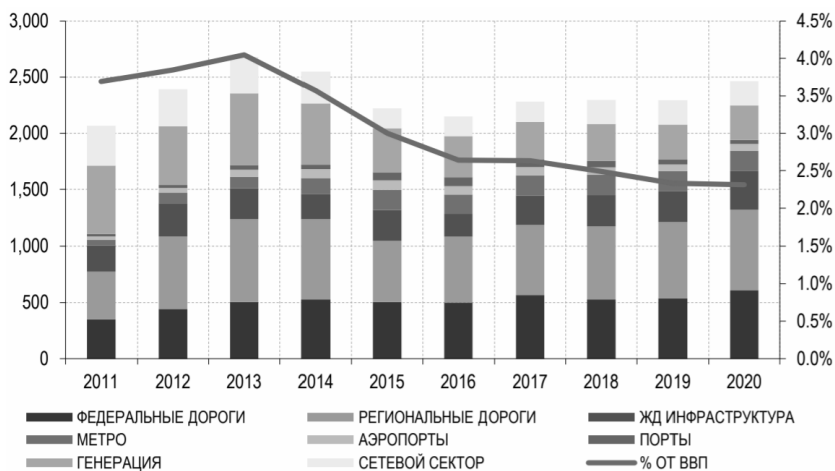


Диаграмма 2. Инвестиции в инфраструктуру России, млрд руб. *Источник:* Газпромбанк. Инфраструктура России. Департамент анализа рыночной конъюнктуры. 25 июня 2015 г.

ропотока на внутренний, при этом объем пассажиропотока не испытал сильного снижения, соответственно потребность в улучшении сервисной инфраструктуры аэропортов по-прежнему остается на-

сущной, эти факторы стимулируют быстрое аэродромное строительство, обновление инфраструктуры, проведение структурной приватизации, изыскание новых моделей финансирования — лизинговой системы. В 2016—2020 гг. аэродромное строительство нуждалось в 3,3 трлн руб., в 2018 г. была завершена реконструкция аэропортов в 11 городах, включая московский аэропорт Шереметьево.

В целом инвестиции в базовую инфраструктуру России в основном идут из бюджета страны, но экономическое падение ужимает бюджет, что снижает инвестиции в базовую инфраструктуру и влияет на крупные энергокомпании, приводя их к дополнительным вложениям. Российская базовая инфраструктура стареет и обновляется медленно, нуждается в диверсификации источников инвестиций и ускорении хода перестройки в этой сфере. В финансировании базовой инфраструктуры государственно-частные партнерские отношения не развиты, опыт проектов сотрудничества недостаточный: привлечение субъектов инвестиций идет недостаточно активно, лизинговые модели финансирования все еще непопулярны.

2. Российско-китайское сотрудничество на объектах базовой инфраструктуры.

Российско-Китайское сотрудничество в сфере базовой инфраструктуры является важнейшей частью российско-китайского стратегического партнерства, российско-китайское сотрудничество в строительстве железных дорог добилось серьезных достижений, включая реализацию таких инвестиционных проектов, как планирование крупных транспортных коридоров, совместное продвижение строительства трансграничных железнодорожных мостов и т. д. Российско-китайское сотрудничество в сфере транспорта включает такие приоритетные проекты, как строительство скоростной железной дороги Москва—Казань, реконструкция Транссиба и БАМа, развитие восточных портов и строительство железных дорог в рамках проектов МТК «Приморье-1» и «Приморье-2».

Проект скоростной железной дороги Москва — Казань является эталонным образцом сотрудничества России и Китая в сфере высокоскоростных железных дорог, а также является частью проекта скоростной железной дороги Москва — Пекин. Китайские скоростные

железные дороги получили мировое признание благодаря своим технологическим, ценовым, качественным и прочим преимуществам, в мае 2015 г. Россия и Китай подписали меморандум о сотрудничестве в области скоростных железных дорог, ОАО РЖД и инженеринговая компания China Railway Eryuan Engineering Group CO. LTD подписали договор и учредили совместное предприятие для строительства скоростной железной дороги Москва—Казань на основе модели государственно-частного партнерства. Себестоимость строительства этого объекта составляет 15,6 млрд долл. США, Китай выделяет 5,9 млрд, введение в эксплуатацию предположительно в 2020 г., в настоящий момент участок Москва—Владимир проходит госприемку.

В настоящее время российские и китайские предприятия ведут переговоры о строительстве совместного предприятия по производству скоростных поездов для введения их в эксплуатацию на российском рынке скоростных железных дорог. Российские предприятия сделали заявку на 100 поездов для того, чтобы закрыть потребность строящейся скоростной железной дороги Москва—Казань. Российско-Китайское сотрудничество в сфере скоростных железных дорог соответствует потребности российской стороны в развитии рынка скоростных железных дорог, доказывает мощь китайских производителей железнодорожной техники и стимулирует углубление стратегических партнерских отношений России и Китая.

Сотрудничество России и Китая в сфере шоссейных дорог и мостов также получило ускорение, проект пограничного моста Хэйхэ-Благовещенск в последние годы сильно продвинулся. Соглашение о проекте строительства было подписано еще в 1995 г., но из-за разногласий во мнениях относительно этого моста в высшем российском руководстве, проблем с финансированием компании-подрядчика и прочих тормозов строительства, проект довольно долго простаивает. В 2015 г. строительство данного объекта сдвинулось с мертвой точки, китайская сторона инвестирует 425 млн долл. и планирует в 2019 г. запустить его в эксплуатацию.

Российско-китайское сотрудничество в электроэнергетике происходит преимущественно в гидроэнергетике и атомной энергетике, в России богатые водные ресурсы, однако электрические сети в вос-

точных районах развиты недостаточно, российско-китайское сотрудничество в этой сфере имеет огромный потенциал. В настоящий момент Россия и Китай разворачивают такие гидроэнергетические проекты, как сотрудничество РАО ЕЭС и Китайской корпорации Санься в строительстве Нижнезейской ГЭС, сотрудничество Энергетического холдинга Русгидро и Китайской электроэнергетической строительной компании в строительстве Ленинградской гидроаккумулирующей электростанции (ГАЭС). Что касается атомной энергетики, то Росатом и Китайская компания атомной энергии в сотрудничестве построили в 2011 г. 2 блока и планируется еще 8 энергоблоков на территории Китая Тяньваньской АЭС в провинции Цзянсу (30 км от Ляньюньгана) и ряда других объектов новых технологий.

Российско-китайское метростроительство тоже получило новое развитие: Китайская железнодорожная корпорация выиграла тендер на проект юго-западного участка третьего пересадочного контура, стоимость тендера свыше 2 млрд юаней. Это был первый проект в метростроительстве в России, когда к строительству была привлечена иностранная компания, выигрыш тендера китайской компанией показал, что китайское железнодорожное строительство со своими технологиями и потенциалом вышло на международный рынок. Сотрудничество в аэродромном и портовом строительстве также имеет очень крупные проекты, такие как строительство порта Ванино и реконструкция Хабаровского аэропорта.

В целом в соответствии с реализацией инициативы «Один пояс — один путь» русско-китайские проекты сотрудничества в базовой инфраструктуре получают широкое развертывание, Россия нуждается в быстром китайском капитале для реализации внутри страны инфраструктурного строительства с тем, чтобы обеспечить экономический рост. Соответствующая потребностям обеих стран китайская инициатива «Один пояс — один путь» ясно определила направление сотрудничества в базовой инфраструктуре. Несмотря на то, что в сотрудничестве двух стран в этой сфере существует много проблем, таких как неблагоприятный инвестиционный климат в России, неустойчивость нормативной базы, отсутствие гарантий капиталовложений, высокие валютные риски при расчетах и другие неблагоприятные факторы, по мере укрепления базы рос-

сийско-китайского стратегического сотрудничества все сферы сотрудничества в базовой инфраструктуре могут серьезно продвигаться вперед.

II. Азиатский Банк инфраструктурных инвестиций и российско-китайское сотрудничество

Азиатский Банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) был основан по инициативе Китая 25 декабря 2015 г. в Пекине. В настоящее время количество стран-учредителей увеличилось с 57 до 80, представляя страны Азии, Африки, Европы, Южной Америки и Океании, включая не только развивающиеся страны, но и Великобританию, Германию, Францию и иные развитые страны. В отличие от прочих существующих финансовых структур главная задача АБИИ — финансовая поддержка базовых инфраструктурных проектов в АТР, стимулирование азиатской экономической интеграции.

В 2016 г. АБИИ сконцентрировал финансовую помощь на строительстве объектов базовой инфраструктуры энергетики, транспорта и города, было утверждено 9 проектов общим объемом финансирования в 1,73 млрд долл. В 2017 г. планировалось 20 объектов стоимостью 1,5—2,5 млрд долл., прежде всего обеспечение гарантий и снижение рисков реализации национальных проектов.

Изначальная задача АБИИ по строительству в соответствии со стратегией «Один пояс — один путь» сквозных евроазиатских транспортных коридоров соответствовала в определенной степени стратегическим интересам обеих стран — России и Китая, при реализации этих крупных стратегических проектов инвестиционное сотрудничество двух стран будет значительно продвинуто и достигнуты взаимовыгодные стратегические цели. Если посмотреть на планы России в базовой инфраструктуре на 2016—2020 гг., то Россия пыталась продвигать крупные проекты в базовой инфраструктуре, однако из-за географических, финансовых, технических причин, ухудшения отношений с Западом и иных факторов это оказалось трудно осуществимым. Россия срочно нуждается в помощи АБИИ для совершенствования базовой инфраструктуры и улучшения экономического положения. АБИИ осуществляет предоставление финансо-

вой платформы для крупных российско-китайских проектов базовой инфраструктуры, по инициативе России и Китая появился на свет проект сращивания «Экономического пояса Великого Шелкового Пути» и ЕАЭС, АБИИ предоставил реальные финансовые гарантии под эти проекты.

1. Создание АБИИ, функционирование и международный резонанс.

1. Создание АБИИ. АБИИ был создан как отклик на тренды международного экономического развития и для выполнения задач внутрирегионального экономического развития. Китай взял на себя миссию ведущей экономики региона, продвигающей внутрирегиональное базовое инфраструктурное строительство и экономическую интеграцию. И с внешней, и с внутренней позиции учреждение АБИИ было своевременным.

Прежде всего, с позиций международных тенденций экономического развития экономический рост стран с переходной экономикой стал ведущей силой мирового экономического развития. В 2015—2016 гг. ведомая экономикой США и Европы мировая экономика увязла в депрессии, а ведомая китайской экономикой экономика АТР постоянно обеспечивала быстрый рост, китайские 7 % среднегодового экономического роста стали чудом роста мировой экономики. В настоящее время мировой финансовый порядок по прежнему поддерживается сложившейся после Второй мировой войны «Бреттон-Вудской системой», и многие международные банки развития, такие как Всемирный банк развития, Азиатский банк развития и другие международные финансовые структуры возглавляются США и Японией и представляют их национальные интересы. В соответствии с потребностями стран с переходной экономикой в совершенствовании международного финансового порядка был создан новый финансовый порядок, который смог бы в достаточной мере отвечать их интересам. Создание АБИИ заполнило существовавшую в данный момент «лакуну» в мировой финансовой системе. Во-вторых, с точки зрения регионального развития отсталое состояние базовой инфраструктуры будет влиять на устойчивое развитие АТР. Поскольку финансовые ресурсы стран региона на строительство ограничены, денег у ряда стран на строительство железных дорог, шоссе, мостов, аэродромов существенно не хватает,

это оказывает влияние на дальнейшее экономическое развитие региона. Мировая потребность в быстром развитии масштабных инфраструктурных базовых проектов и особенно на фоне тенденций развивающихся стран очень насущна и не может быть удовлетворена одним лишь Азиатским банком развития и Всемирным банком, диверсификация международной финансовой системы становится неизбежной тенденцией развития. По расчетам, инвестиционный дефицит АТР в 2010—2020 гг. достигнет 8 трлн долл., в то время как объем капиталов Азиатского банка развития составляет 160 млрд долл., а Всемирного банка — 230 млрд долл. Инвестиции этих банков главным образом направлены на управление защитой окружающей среды и проблему народонаселения, для поддержки развития базовой инфраструктуры стран с переходной экономикой они явно слабы. К тому же в последние годы экономика развитых стран развивается нестабильно, следуя своим национальным интересам, руководимые США и Японией Всемирный банк и Азиатский банк развития ежегодно выделяли не более 20 млрд долл. США, что весьма далеко от требуемого. Наконец, принимая во внимание огромные объемы потребностей в инвестициях в базовую инфраструктуру Азии, длительные сроки реализации, нестабильность в возврате средств и прочие факторы, крупные частные инвестиции в сфере базовой инфраструктуры также маловероятны.

И наконец, стремительный рост экономики Китая, а также непрерывное накопление капитала заложило основу для строительства АБИИ, а также оживления и развития экономики Азии и всего мира. Став главной экономической системой для стран с переходной экономикой, Китай уже превратился в 2015 г. во вторую по объемам инвестиционную державу с чистым положительным сальдо (145 млрд долл.). В 2012 г. объем внешних китайских инвестиций достиг рекордных объемов в 87,8 млрд долл. За последние 30 лет китайская экономика накопила огромный производственный потенциал, производство оборудования базовой инфраструктуры уже стало производственной цепочкой, в строительстве скоростных железных дорог, шоссе, мостов это уже стало собственным преимуществом. Можно сказать, что Китай обладает движущим потенциалом развития азиатской экономики, а кроме того, многосторонний ме-

ханизм эффективного сотрудничества в срочных строительных потребностях Азии превращает избыток капитала в основу для базового инфраструктурного строительства.

2. Механизм функционирования. АБИИ учредил трехслойную структуру правления: правление, попечительский совет и высший менеджмент. Совет учрежден из региональных представителей — по одному от страны-учредителя, попечительский совет учрежден из акционеров — девять акционеров от данного региона и трех внешних, высший менеджмент утверждает должности директора банка, его заместителей и др.

Учредительный капитал АБИИ составляет 100 млрд долл., изначально выпущенный капитал — 50 млрд долл., изначально выпущенный другими странами-учредителями капитал зависит от их ВВП. Больше всего акций у Китая — 29,78 %, следом идет Индия с 8,37 %, затем Россия с 6,54 %. АБИИ — многосторонний банк развития, с точки зрения структуры управления, обстановки и социального обеспечения он следует опыту уже существующих многосторонних финансовых структур развития, посредством различных методов, предоставляющих капитал для инвестирования в объекты базовой инфраструктуры стран АТР и других регионов, включая кредиты, акционерное инвестирование, гарантийное обеспечение и прочие услуги.

Право голоса (вотума) делится на базовое право голоса, право голоса акционеров и право голоса учредителей. Базовое право голоса составляет 12 % и распределяется между всеми участниками; удельный вес азиатских стран составляет 75 % прав акционеров, неазиатских стран — 25 %, распределение прав акционеров определяется их ВВП, народонаселением и рядом прочих индикаторов; каждая страна-учредитель имеет 600 акций прав акционеров, базовое право голоса и право голоса учредителей составляют 15 % от прав акционеров.

АБИИ по сути коммерческий банк, он дополняет существующие многосторонние банки развития и не конкурирует с ними. Отличаясь от Всемирного банка и Азиатского банка развития, АБИИ делает упор на сферу базовой инфраструктуры, финансово обеспечивая строительство базовой инфраструктуры в сопредельных с Ки-

таем странах в свете выдвинутой им концепции «Один пояс — один путь». В настоящий момент АБИИ сотрудничает со всеми международными многосторонними банками, занимаясь проектами базовой инфраструктуры азиатского региона. Такие структуры, как МВФ, Всемирный банк и Азиатский банк развития выразили желание сотрудничать с АБИИ.

3. Международное социальное влияние. После начала работы АБИИ количество стран-учредителей увеличилось с 21 до 86 стран в настоящее время.

Прежде всего, учреждение АБИИ встретило приветствие и поддержку стран с переходной экономикой, показав что Китай — это великая страна с переходной экономикой, чье международное влияние усиливается с каждым годом, многие страны с переходной экономикой прониклись верой в потенциал Китая в продвижении развития азиатской экономики и стимулировании экономического процветания всего мира.

Во-вторых, мнения западных стран в связи с учреждением АБИИ различны. После того, как Великобритания первой высказалась за вступление в АБИИ, Франция, Италия, Германия и прочие европейские страны вступили в банк, они проявляют интерес к инициативе Китая «Один пояс — один путь» и видят перспективы АБИИ. США и Япония перешли от первоначального скепсиса и неприятия АБИИ к сотрудничеству. С первоначальным учреждением АБИИ США и Япония придерживались позиции сдерживания растущего международного влияния Китая. США считали, что учреждение АБИИ не нужно, что он по своим функциям дублирует Азиатский банк развития. Япония изначально ставила под сомнение легитимность создания АБИИ, заявляла, что распределение голосов при регистрации уставного капитала не соответствует голосам международной организации. С учреждением и быстрой экспансией АБИИ в позиции США и Японии произошли изменения, управляемые США и Японией международные многосторонние банки развития выразили готовность сотрудничать с АБИИ. США заявили, что если АБИИ в состоянии обеспечить хорошие гарантии, смогут способствовать хорошей базовой инфраструктуре, а также выгоде стран-дебиторов, то США готовы оказать всестороннюю поддерж-

ку. Япония заявила о продолжении консультаций по вопросам сотрудничества.

Будучи большой евроазиатской державой, Россия относительно АБИИ придерживается позиции доброжелательной и поддерживающей. Хотя сначала Россия психологически была насторожена относительно усиления влияния Китая в государствах Средней Азии, однако по мере конкретного развертывания и реализации стратегических планов «Один пояс — один путь», дальнейших переговоров и консультаций глав России и Китая, в 2015 г. было подписано соглашение о стыковке проекта «Экономического пояса Великого Шелкового Пути» и ЕАЭС (далее «Один пояс — один союз») и в том же году — вступление в АБИИ, где Россия стала одной из трех крупных стран-учредительниц. Зам. директора ИДВ РАН проф. Андрей Островский подчеркивает, что, исходя из длительной перспективы, вступление России в АБИИ способствует реализации стратегии развития российского Дальнего Востока и углубляет региональное сотрудничество России и Китая. Президент России В.В. Путин заявил, что единение деятельности АБИИ и Нового банка развития БРИКС образует новую финансовую систему в АТР, а также является необходимой составной частью мировой финансовой системы.

2. Будущее сотрудничество АБИИ и России.

АБИИ поможет российско-китайскому сотрудничеству в сфере базовой инфраструктуры, сотрудничество будет сосредоточено на объектах строительства в восточных районах. Президент России В.В. Путин провел встречу с директором АБИИ Цзинь Лицюнем, В.В. Путин предложил рассмотреть целый ряд российских проектов, включая реконструкцию Транссиба, строительство объектов Северного морского пути и дальневосточных ТОРов. Эти объекты причислены к приоритетному направлению сотрудничества двух стран в сфере базовой инфраструктуры и будут продвигаемы в дальнейшем. Цзинь Лицюнь подчеркнул, что предложенные президентом В.В. Путиным объекты принадлежат к приоритетному направлению сотрудничества АБИИ с Россией, Россия в качестве одного из главных региональных субъектов имеет право получить финансовую поддержку АБИИ. Говоря о конкретной финансовой поддержке,

Цзинь Лицунь указал на то, что при оценке финансовой помощи главное — это понимание того, устойчива ли финансовая и экологическая ситуация, а также может ли общество принять ее. При рассмотрении объектов инвестирования и базовой инфраструктуры АБИИ оценивает не только доход страны, но и позитивное связующее влияние данного объекта для других стран.

Россия в нынешних условиях напряженного бюджета привлекая инвестиции АБИИ, добившись появления на свет первой группы объектов на Дальнем Востоке, реализовала те цели, к которым стремилась. Россия передала АБИИ 15 проектов на Дальнем Востоке общим объемом капитала в 8 млрд долл. Стыковочной структурой России и АБИИ является «Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона», Фонд подает в АБИИ заявки на разработку строительных проектов в сфере базовой инфраструктуры, строительства международных транспортных коридоров, портов и аэродромов. Например, строительство аэропорта в Хабаровске, строительство 2-го транспортного коридора в Приморском крае, строительство через Амур двух шоссе мостов Благовещенск—Хэйхэ и Полтавка—Дуннин, реконструкция Сахалинского порта, ж/д моста Нижнеленинское—Тунцзян и др.

В ближайшее время «Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона» планирует вместе с китайскими партнерами учредить два фонда сотрудничества с капиталами порядка 2 млрд долл. США, 90 % инвестиций берет на себя китайская сторона, в основном в области базовой инфраструктуры туризма с участием Китайской строительной корпорации, а также системы отелей Шангри-Ла и Дуцзяцунь.

III. Российско-китайское сотрудничество в сфере базовой инфраструктуры: перспективы и рекомендации

АБИИ — это финансовая платформа реализации стратегии «Один пояс — один путь», Россия — важная для проекта «Одного пояса — одного пути» сопредельная страна, сотрудничество АБИИ с Россией в проектах базовой инфраструктуры продвигает важный метод стратегического партнерства двух стран. Направляемые АБИИ,

Фондом Шелкового Пути и рядом других формирующих политическую линию финансовых структур, Россия и Китай вынуждены будут сформировать для проектного сотрудничества финансовые и производственные цепочки, рассматривая это как шанс для углубления экономического сотрудничества, для ускорения и улучшения продвижения стратегических партнерских отношений двух стран с целью углубления развития.

1. Инициатива «Один пояс — один путь» указывает направление сотрудничества России и Китая в базовой инфраструктуре.

Современный мир стремится развиваться в сторону политической многополярности, экономической глобализации, культурной диверсификации, факторы свободных экономических потоков ускоряются, региональные экономики стремятся развиваться в сторону интеграции и свободной торговли. «Один пояс — один путь» очень хорошо отвечает этой тенденции. Подписанный Россией и Китаем меморандум «Один пояс — один союз» о стыковке сотрудничества будет способствовать расширению российско-китайского экономического сотрудничества, особенно сотрудничества двух стран в областях транспортной базовой инфраструктуры и логистических услуг. Стыковочная инициатива «Один пояс — один союз» посредством строительства развитой базовой инфраструктуры транспортных коридоров создаст условия для интеграции грузопотоков и производственных центров двух стран, еще лучше укрепит политические и торговые связи двух стран, расширит расчеты в местной валюте и стимулирует благоприятное развитие отношений двух стран.

2. Инвестиционный климат в России стремится развиваться в сторону повышения благоприятствования.

Россия непрерывно совершенствует законодательную базу для привлечения внешних инвестиций. Помимо поправок к Федеральному Закону Российской Федерации «Об иностранных инвестициях», сфера базовой инфраструктуры системно определяется изменениями в законодательстве в строительной сфере и Федеральным законом «О государственно-частном партнерстве». Российская Федерация применяет политику отраслевых и региональных льгот для привлечения инвестиций. ТОРы в регионе Дальнего Востока Российской Федерации и франко-порт Владивосток в строительстве

применяют налоговые преференции, упрощение процедуры согласования, предоставляют политику поддержки и целый ряд других мер для привлечения инвестиций. Кроме того, на рынке строительства в России степень приватизации и уровень открытости непрерывно растут. Ввиду дефицита госбюджета Российского государства Россия в последнее время столкнулась с очевидной проблемой расширения частных инвестиций в поисках равновесия высоких рисков и низкой рентабельности в сфере базовой инфраструктуры, так как прежние высокие риски и низкая рентабельность в сфере базовой инфраструктуры снизили интерес инвесторов. В настоящий момент Правительство России предоставляет частным инвесторам недостаточные гарантии, позволяющие инвестору избежать инфляционных рисков, выплаты правительством инвестору по окончании строительства и др.

3. Эффективное использование страхования, банков, гарантий и прочего административно-управленческого сервиса, минимизация рисков сотрудничества двух стран.

Принимая нынешний инвестиционный климат в России для лучшего использования исторического шанса, эффективного снижения исков, Китаю в сфере инвестиций в базовую инфраструктуру следует обратить внимание на следующие вопросы.

1. Работа тендеров и подрядов в сфере базовой инфраструктуры в России не вполне нормативно обеспечена, постоянно имеются особые требования, поэтому здесь нужна осведомленность. Поскольку инвестиционный климат в России неблагоприятен (Россия пытается занять 20-е место в мире), Правительство России постоянно заявляет при тендерах особые условия, постольку китайские строительные компании перед тендером на подряд в России должны тщательно выбрать, проведя исследования мотивировки и работоспособности проекта.

2. Российская система допусков и китайские стандарты различны, процесс сложен, нужно делать экспертизу и обоснование проекта. Российские разрешения на строительство делятся на 35 видов и с китайскими стандартами сильно не совпадают, это увеличивает время на получение китайскими строительными компаниями разрешения на проведение строительных работ, повышает себестои-

мость. В соответствии с Федеральным строительным законодательством России некоторые разрешения на строительство не выдаются более Федеральным правительством, а выдаются некоторыми квалификационными структурами, китайское строительное предприятие, беря подряд на работы, должно сначала обратиться в данную структуру с тем, чтобы получить соответствующую лицензию, этот процесс довольно сложен. В случае международного подрядного строительства управление внутри компании является одной из важнейших форм. В России при учреждении ООО при управлении инвестиционным проектом и строительством проектная компания контролируется материнской компанией посредством долевого регулирования структуры управления паями, и управление рисками будет осуществляться в том числе ограничением внешней юридической ответственности.

3. Использование расчетов в жэньминьби (в юанях) для избегания валютных рисков. Нестабильность российского валютного курса отрицательно влияет на российско-китайское сотрудничество, включая и сотрудничество в сфере базовой инфраструктуры. В последние годы на фоне углубления торгового и финансового сотрудничества между Россией и Китаем масштаб обмена жэньминьби (юаня) и рубля постепенно расширился. Изменения международной экономической ситуации тоже подвигают Россию к процессу дедолларизации, в октябре 2014 г. на встрече премьеров России и Китая было подписано соглашение об обмене собственной валютой между центральными банками.

4. Понимание местной политики в отношении трудовых ресурсов, избегание конфликтов. Россия применяет по отношению к иностранной рабочей силе систему квотирования, периоды подачи заявок на квоты длительные, затраты высоки, для объектов длительного возведения это крайне невыгодно. В таких ситуациях китайские компании повсеместно используют местную рабочую силу, и таким образом местная политика в отношении трудовых ресурсов весьма влияет на стоимость и сроки сооружения проекта. С целью выполнения плана-графика проекта, оптимизации распределения трудовых резервов, необходимо внимательно относиться к управлению трудовыми кадрами и избегать трудовых конфликтов.

5. Комплектация профессиональными консультантами, проведение предварительных подготовительных работ. В условиях сложного российского инвестиционного климата китайские предприятия должны перед тем, как приступить к проекту использовать подготовку и переговоры для более глубокого понимания российского Федерального законодательства, для предотвращения возможности возникновения рисков, проконсультироваться со специалистами в области права и сделать предварительные расчеты рисков.

Перевод: А.В. Пиковер

Примечания

¹ URL: <http://www.trend.az/business/economy/2726455.html>

² Газпромбанк. Инфраструктура России инвестиции сократить нельзя увеличить // Департамент анализа рыночной конъюнктуры. 25.06.2015.

*Ци Вэньхай (КНР)**

АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В СФЕРЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ИННОВАЦИЙ

Аннотация. В торгово-экономическом сотрудничестве с Россией необходимо ускоренными темпами совершить переход от взаимодополняющего торгового обмена к масштабному стратегическому взаимодействию, поскольку, находясь в рамках обмена, трудно наладить эффективное сотрудничество в области наукоемкого и капиталоемкого производства. Хотя в научно-техническом инновационном сотрудничестве с Россией и странами СНГ и привлечении одаренных кадров Китай добился немалых успехов, в концептуальном понимании проблем и подходов к механизму сотрудничества остается немало нерешенных вопросов, требующих повышенного внимания со стороны правительства и соответствующих профильных ведомств. В статье дается анализ и прогноз перспектив российско-китайского научно-технического сотрудничества в сфере инноваций, даны предложения по углублению российско-китайского научно-технического сотрудничества.

Ключевые слова: российско-китайские отношения, научно-технические инновации.

* Ци Вэньхай, профессор Института России Университета пров. Хэйлунцзян,

Для того, чтобы адаптироваться к ситуации, возникшей после мирового финансового кризиса, в Китае и России необходимо от стремления к увеличению объемов внешней торговли перейти к повышению эффективности и качества взаимодействия, к созданию механизма согласованного устойчивого развития; от торговли товарами к торговле услугами и инвестиционному сотрудничеству; от экстенсивной модели сотрудничества к интенсивной инновационной модели¹. Поскольку рамки взаимодополняющего сотрудничества препятствуют переходу к высокоэффективному сотрудничеству с Россией, росту взаимных инвестиций², необходимо ускорить переход от существующей модели сотрудничества к стратегической модели, основанной на взаимодействии в области наукоемкого и капиталоемкого производства, а это в свою очередь требует перехода к новой стратегической модели научно-технического инновационного сотрудничества³.

I. Ситуация в российско-китайском научно-техническом инновационном сотрудничестве

1) Развитие российско-китайского научно-технического инновационного сотрудничества

На пространстве инновационного сотрудничества с Россией набирает силу тенденция распространения и географического расширения зоны сотрудничества. В дополнение к экономически хорошо развитым провинциям — Хэйлунцзян, Чжэцзян, Шаньдун, Цзилинь, Ляонин, Цзянсу — ныне она включает провинции Гуандун, г. Чунцин, провинции Сычуань, АРВМ Внутренняя Монголия, провинции Хунань, Хубэй, Хэнань, Синьцзян-Уйгурский АР, пров. Ганьсу и другие районы — города. Чанчунь и Лоян, пров. Цзинань, города Гаунчжоу, Сиань, Ухань, Нанкин. В Восточном и Центральном Китае большинство провинций по уровню научно-технического развития догнали Россию, быстро и эффективно развивают сотрудничество, расширяются сферы сотрудничества; созданы и функционируют «Российско-китайский научно-исследовательский центр прогнозирования погоды», «Российско-китайская исследовательская лаборатория интеллекта и информатики», «Российско-ки-

тайская астрофизическая лаборатория (г. Пекин), Российско-китайский исследовательский центр сотрудничества (г. Чжэньцзян, пров. Цзянсу), Российско-китайская исследовательская лаборатория (г. Цзюйхуа, пров. Хунань), Российско-китайская научно-техническая исследовательская лаборатория (г. Далянь, пров. Лонин), Российско-китайский совместный исследовательский центр техники SHS (г. Ухань, пров. Хубэй), Российско-китайский исследовательский центр производства новых материалов (пров. Хунань) и другие совместные научно-исследовательские структуры.

2) В сфере научно-технического инновационного сотрудничества создаются новые структуры

В начале нового века российско-китайское научно-техническое инновационное сотрудничество характеризуется наличием развивающейся многоуровневой структуры, охватывающей центр, провинции, города, уезды Китая, многие из которых создали устойчивые отношения сотрудничества на соответствующем уровне. Например, г. Мяньян (пров. Сычуань) — с г. Обнинск; Китайская ассоциация науки и техники и Международная ассоциация науки — с Российской агропромышленной ассоциацией науки и техники; Фонд АСЕАН, Научно-исследовательский центр развития Министерства науки и технологий КНР совместно с Информационным отделом Всероссийского межведомственного научно-исследовательского Института создали Центр высоких технологий. В данном процессе активно участвуют зоны промышленного освоения высоких технологий Китая; в настоящее время 200 высших учебных заведений России установили отношения партнерства и сотрудничества с 600 вузами Китая; подписано 900 соглашений о двустороннем сотрудничестве; Российско-китайская ассоциация вузов экономического профиля, Российско-китайско-белорусская ассоциация вузов, Китайская академия наук, Институт Центральной Азии, Природоохранный научно-исследовательский центр совместно с пятью государствами Центральной Азии — Казахстаном, Узбекистаном, Кыргызстаном, Туркменистаном, Таджикистаном и 16 другими национальными научно-исследовательскими структурами создали модель союза по сотрудничеству в области исследования окружающей среды, укрепляющего преимущества сотрудничества и взаимодополнения в совместном использовании ресурсов.

3) Прогресс приморских провинций и городов Китая в росте численности населения и промышленном развитии

Международное научно-техническое инновационное сотрудничество способно преодолевать невыгодность географического положения, в особенности это относится к сотрудничеству России с провинциями Цзянсу, Чжэцзян, Гуандун, Шаньдун и другими провинциями Китая. Так, пров. Цзянсу, удаленная от России географически, сформировала образцовую базу сотрудничества Китая, России и стран СНГ в области промышленного производства с применением высоких технологий с основными центрами в городах Нанкин, Наньтун, Чжэньцзян, Тайчжоу. Совместно с Россией создан индустриальный парк по производству электронно-механических систем, парк по производству новых материалов. Научно-техническое сотрудничество в рамках научно-производственного парка г. Уцзинь (пров. Цзянсу) включает 100 проектов и приносит значительный экономический эффект. В пров. Чжэцзян действуют крупный российско-китайский научно-технический и производственный парки, ведутся исследования в области биофармацевтики, новых материалов, оптико-механических и электронных интегральных систем и в других областях высоких наукоемких технологий; сотрудничество охватывает города Нинбо, Вэньчжоу, Цзюйчжоу, Цзиньхуа, Чжоушань и другие города провинции. В пров. Гуандун созданный Китаем и странами СНГ Международный научно-производственный парк в короткий срок превратился в центр поддержки малого бизнеса (бизнес-инкубатор) и производственного освоения высоких технологий пров. Гуандун и дельты реки Чжуцзян.

4) Остальные провинции Китая развивают сотрудничество с Украиной, Белоруссией и другими странами СНГ

В 2002 г. был создан центр научно-технического сотрудничества между пров. Хэнань и Белоруссией; в том же году в пров. Шаньдун созданы китайско-украинский парк научно-технического сотрудничества в сфере высоких технологий и китайско-белорусский парк высоких технологий; в 2011 г. создан центр научно-технического сотрудничества Китай — Центральная Азия; Синьцзян-Уйгурский АР (КНР) и Казахстан основали форум научно-технического развития. В 2013 г. департамент науки и техники пров. Цзилинь (КНР) и

управление науки и техники и информатизации Украины совместно основали научно-производственный инновационный центр; в 2015 г. пров. Шэньси (КНР) и Казахстан совместно создали образцовый китайско-казахстанский международный научно-исследовательский парк сельскохозяйственной науки и техники. Ассоциация торговцев и предпринимателей Карагандинской обл. (Казахстан) и г. Сиань (пров. Шэньси, КНР) заключили соглашение об обмене технологиями и научно-техническом обмене. НИИ электроаппаратуры (г. Гуйлинь, Гуанси-Чжуанский АР, КНР) совместно с Украиной создали международный инженерный центр электронной техники им. Патона. Администрация зоны высоких технологий Яньтай (пров. Шаньдун, КНР) и Академия наук Грузии создали Всекитайский международный центр по передаче технологий.

Особого внимания заслуживают следующие проекты: Ассоциация научно-технического сотрудничества СНГ оказала содействие пров. Гуандун в создании китайско-украинского объединенного научно-исследовательского и производственного центра, китайско-белорусского совместного научно-исследовательского центра, китайско-белорусского центра по созданию новых материалов; Международный (СНГ) центр исследований сосудов сердца и головного мозга, Корпорация лекарств пров. Гуандун и Ассоциация СНГ по сосудам сердца и головного мозга совместными усилиями создали Международный центр исследований лекарств китайской медицины; создан Международный центр г. Гуанчжоу (пров. Гуандун, КНР) — СНГ по передаче технологий; готовится сооружение совместного китайско-украинского центра исследований и разработки специальной сварки; в стадии формирования находится китайско-украинская платформа исследований в области создания инновационных видов сварки, китайско-украинский НИИ сотрудничества получил регистрацию в качестве Международного центра научно-технического сотрудничества. В 2016 г. заключено рамочное соглашение правительства г. Гуанчжоу с Академией наук Украины о сотрудничестве в сфере инноваций.

5) Усиление конкуренции других провинций Китая в научно-техническом сотрудничестве с Россией и другими странами СНГ

Как показывает анализ, провинции Хэйлуцзян следует обратить внимание на то, что многие провинции Китая ведут научно-техниче-

ское инновационное сотрудничество с Россией и другими странами СНГ. В наибольшей степени прогрессируют провинции Цзянсу, Чжэцзян, Шаньдун, Гуандун и другие, затем идут Пекин, провинции Цзилинь, Ляонин, Шэньси, Шанхай, Сычуань, г. Чунцин, пров. Хубэй; за ними следуют пров. Хунань, Синьцзян-Уйгурский АР, провинции Аньхой, Фуцзянь, Цзянси, Гуйчжоу и др. Эти провинции осознали, что по уровню научно-технического развития Россия и страны СНГ во многих сферах опережают Китай и страны Запада, что заимствование высоких технологий и привлечение высококвалифицированных специалистов из России и стран СНГ является вполне реальным и осуществимым, а научно-техническое инновационное сотрудничество с ними может успешно развиваться, несмотря на неблагоприятное географическое расположение. Эти провинции улучшают условия своего развития, увеличивают инвестиции и целенаправленно создают благоприятные условия сотрудничества, улучшают условия для привлекаемых перспективных специалистов, открывают особые зоны и центры с высокоэффективной администрацией. Все это в сочетании с невысокими затратами на ведение бизнеса позволяет привлекать из России и стран СНГ большое количество высококвалифицированных специалистов во всех областях, а также необходимые высокие технологии. Данный опыт в значительной степени применим и к отстающей провинции Хэйлунцзян.

II. Проблемы российско-китайского научно-технического инновационного сотрудничества

Хотя в научно-техническом инновационном сотрудничестве с Россией и странами СНГ и привлечении одаренных кадров Китай добился немалых успехов, в концептуальном понимании проблем и подходов к механизму сотрудничества остается немало острых проблем, требующих повышенного внимания со стороны правительства и соответствующих профильных ведомств.

1) Понимание проблем

1. Необходимо углубление осознания стратегического значения инновационного сотрудничества с Россией. Провинции Хэйлунцзян необходимо глубоко осознать необходимость расширения сотрудни-

чества с Россией: без такого сотрудничества невозможно повысить уровень торгово-экономического взаимодействия с Россией, имеющего стратегическое значение⁴. Невозможно выявить и использовать потенциал инновационного сотрудничества с Россией и странами СНГ для подъема экономики пров. Хэйлунцзян. Возможности пров. Хэйлунцзян в отношении сотрудничества с Украиной и Белоруссией остаются нереализованными, некоторые ведомства не имеют достаточных знаний в области научно-технического инновационного сотрудничества и инновационного производства. Длительная блокада поступления в Китай новой техники и технологий, осуществляемая странами Запада во главе с США, оказала негативное влияние на модернизацию Китая: количество реализованных в стране масштабных проектов модернизации весьма ограничено и недостаточно для удовлетворения настоящей потребности в росте инновационной экономики, в том числе пров. Хэйлунцзян.

2. Провинции Хэйлунцзян недостает всесторонней и объективной оценки уровня инновационного развития России и стран СНГ. Недостает понимания того, что источниками подъема инноваций в этих странах являются наука, техника и человеческие таланты, что путь к инновационной экономике является объективным, исторически обусловленным и неизбежным выбором. Нет понимания того, что приведение в движение механизма инновационного сотрудничества с Россией и странами СНГ является наиболее надежным источником современной техники и высоких технологий. Некоторые предприятия и научно-исследовательские структуры пров. Хэйлунцзян как будто сознают цену за свои ошибки на академическом уровне; некоторые из них, установившие связи с соответствующими структурами России и, исходя из собственных нужд, объединили свои потребности и информацию о проектах, однако они не смогли сформировать целостную концепцию взаимодействия и по существу до сих пор не поставили сотрудничество с Россией и странами СНГ на первое место. В результате потребности экономического роста провинции в инновационном сотрудничестве остаются неудовлетворенными.

3. Предприятия, участвующие в научно-техническом сотрудничестве с Россией, недостаточно сознают риски, которые они берут

на себя. В технике из России и стран СНГ заложен большой инновационный потенциал, что требует от предприятий, использующих эту технику, принятия на себя рисков, связанных с развитием рынка сбыта продукции. Ввиду нехватки гарантийных фондов инвестиционных рисков, частные компании проявляют нерешительность в отношении закупок техники из России и стран СНГ. Российская техника обладает большим потенциалом. Однако в настоящее время большое число предприятий пров. Хэйлунцзян из-за нехватки оборотных средств не в состоянии оценить последствия ее применения или осуществлять экспериментальные инвестиции.

2) Системный срез

1. Имеет место несогласованность процесса вхождения китайских ведомств в контакт с российскими ведомствами. Несмотря на то, что по инициативе китайской стороны проводятся регулярные встречи на уровне премьер-министров двух стран и подкомиссий по научно-техническому сотрудничеству, встречам по конкретным вопросам сотрудничества недостает энергии и эффективности. Недостает эффективного координационного механизма по персоналу, производству, науке, финансам, торговле, языку, коммуникации, работе со СМИ и другим сферам. Сотрудничество в стратегическом плане и по отдельным направлениям ведется пока недостаточно энергично⁵.

2. О нездоровом рыночном механизме научно-технического инновационного сотрудничества. Так как в России и в Китае рыночные отношения в целом развиты недостаточно, рыночная система некоторых провинций также является нездоровой⁶, в особенности это проявляется в отношении рынков имущественных прав, капитала, техники, а также рынка труда; это выражается также в ограниченном количестве структур, способных предлагать профессиональные консультации и осуществлять экспертные оценки техники высокого уровня. Мало положительных примеров в данной области, таких как успешная деятельность Ассоциации научно-технического сотрудничества пров. Гуандун с СНГ, которая быстро получила известность в качестве посреднической структуры, предлагающей профессиональные консультации. Многие китайские предприятия недостаточно инвестируют в исследования, связанные с российскими проектами и не в состоянии проводить квалифицированные экс-

пертные оценки и промежуточные исследования, тем самым сдерживается процесс развития рынка кадров инновационного типа, необходимых для работы с Россией и странами СНГ⁷. Добавим к этому, что администрация некоторых провинций в действительности не оказывает достаточной поддержки научно-техническому инновационному сотрудничеству с Россией и не прилагает усилий для перевода его результатов в сферу производства.

3. Система защиты прав на интеллектуальную собственность в связи с сотрудничеством остается неопределенной. В прошлом некоторые органы и предприятия пров. Хэйлунцзян при заимствовании российской техники и привлечении специалистов не уделяли должного внимания защите прав на интеллектуальную собственность, что вызывало настороженность и предупреждения со стороны соответствующих российских органов, а это в свою очередь оказывало негативное влияние на климат взаимного доверия сторон. Наиболее острым вопросом в данной области остается создание эффективного механизма защиты прав на интеллектуальную собственность; кроме того, необходимо определить стратегию научно-технического сотрудничества.

Управление защиты прав на интеллектуальную собственность, управление торгово-промышленной администрации и управление авторского права пров. Хэйлунцзян действуют разобщенно, каждое в своей области, всем им недостает единого подхода и полномочий в решении проблемы. Следует отметить также отсутствие платформы высокого уровня по вопросам сотрудничества с Россией в данной области, а также эффективного механизма стратегического планирования. Все это в значительной степени сдерживает углубление научно-технического инновационного сотрудничества пров. Хэйлунцзян с Россией и странами СНГ.

3) О механизме сотрудничества

1. Углубление научно-технического сотрудничества с Россией требует большого объема всесторонней, точной и своевременной информации, однако китайская сторона слабо контролирует данную сферу; работа по сбору и систематизации научно-технической информации за рубежом ведется недостаточно. Внутри Китая информация передается с задержками и перебоями, некоторые прави-

тельство ведомств задерживают информацию у себя, а торгово-промышленные учреждения, желающие наладить сотрудничество, остаются в неведении. Торгово-промышленные круги обеих сторон недостаточно осведомлены о научных исследованиях, экспериментальных технологиях, производственном освоении техники и коммерческой деятельности в России и странах СНГ, путях получения информации, поэтому им трудно найти направления взаимодействия, партнеров для сотрудничества. Механизм научно-технического инновационного сотрудничества с Россией в пров. Хэйлунцзян работает неустойчиво.

2. Существует большой разрыв между потенциалом и реальным объемом сотрудничества. В настоящее время научно-техническое инновационное сотрудничество пров. Хэйлунцзян с Россией и странами СНГ по-прежнему остается ограниченным и ведется в таких областях как авиация, космонавтика, ядерная энергетика, электроэнергетика, обмен информацией, электроника, военная промышленность и в некоторых других сферах. Но многие другие сферы оно не затрагивает: не реализуются возможности сотрудничества в таких стратегически важных областях, как новые источники энергии, гидроресурсы, новые материалы, биотехнологии и в некоторых других. Многим направлениям сотрудничества в областях высоких технологий, в том числе военного назначения, посредством передачи научно-технических достижений и оборудования недостает глубины. Формы и методы сотрудничества не отличаются разнообразием, такие методы, как стимулирование деятельности акционеров применяются весьма ограниченно, тем самым в значительной степени сдерживается пространство и масштабы сотрудничества.

3. Механизм стимулирования и подготовки специалистов широкого профиля несовершенен. Решающее значение для обеих сторон имеет подготовка высококвалифицированных кадров. Однако из-за отсутствия эффективного механизма стимулирования и соответствующих практических мер в данной области вопрос до сих пор не решен. В настоящее время в Китае ощущается острая нехватка квалифицированных кадров, глубоко владеющих русским языком и знаниями в области техники, экономики, права, что объясняется сложностью их подготовки. В перспективе это положение может су-

шественно повлиять на расширение и эффективность двустороннего научно-технического инновационного сотрудничества. Во многих вузах Китая подготовка специалистов по русскому языку не ведется, а в начальных и средних школах курс изучения русского языка отменен.

4. Ситуация вокруг развертывания научно-технического инновационного сотрудничества не вполне благоприятна. Проблема, связанная с талантливыми кадрами, заключается в том, что понимание ценности привлечения специалистов, владеющих русским языком и соответствующая политика в данной области не приводят к нужным результатам; растет миграция владеющих русским языком кадров в южном направлении. Распространено мнение, что подготовка таких кадров в Китае связана с большими затратами; не проводится особая политика привлечения и закрепления на месте специалистов из России и стран СНГ. В Китае сокращается количество учреждений, способных готовить многопрофильных специалистов, владеющих русским языком. Кроме того, между целями специалистов с высшим образованием и потребностями общества в интеллектуальных кадрах существует разрыв. Серьезной проблемой является отсутствие должного внимания со стороны администрации к привлечению специалистов из Украины, Белоруссии и других стран СНГ.

III. Оценка перспектив российско-китайского научно-технического инновационного сотрудничества

1) Контроль экспорта в Китай со стороны развитых стран и технологический барьер между Китаем и странами Запада сохраняются

У Китая нет никаких возможностей сотрудничества со странами Запада в области ключевых технологий. Исходя из общих стратегических интересов и возможностей, в области научно-технического сотрудничества Россия должна стать приоритетным партнером Китая. Как показывает рассмотрение ситуации в области международных отношений, между технологиями и государственными интересами в сфере безопасности существует тесная связь, значение которой намного превышает роль технологий как фактора производства. Межгосударственные отношения и конкуренция в военной области

в значительной степени определяются контролем над технологиями. Лидерство в области технологий является решающим фактором, жизненно важным вопросом. В вопросах, касающихся ключевых технологий, суверенное государство не может по своей инициативе отказываться от независимости, от обязательств перед обществом, от права.

Для обеспечения государственной безопасности необходимо всемерно предотвращать проявления зависимости в области ключевых технологий от внешних обстоятельств. С момента образования нового Китая страны Запада не ослабляли контроль над экспортом в Китай. Созданный после войны Парижский комитет единого планирования, аппарат по контролю ракетных технологий и другие органы продолжали политику контроля над вывозом технологий в Китай. И в наши дни в условиях экономической глобализации развитые страны ни в коей мере не ослабили контроль за экспортом в Китай и сохранением существующего барьера в области технологий. В мае 2004 г. Конгресс США и Комитет по вопросам безопасности опубликовали доклад с предложением парламенту и правительству издать директиву по вопросам государственной стратегии и политики, содержащую положение о том, что Китай бросает вызов США за лидерство в области технологий и конкурентоспособности.

Нужно ясно осознать необходимость для Китая принятия всех мер для развития ключевых технологий в условиях полного отсутствия возможности сотрудничества в данной сфере с развитыми странами. Учитывая общность интересов Китая и России, в перспективе необходимо уделять пристальное внимание сотрудничеству двух стран в нанотехнологиях, информационных технологиях, биотехнологиях и в других сферах ключевых технологий, которое в перспективе может способствовать углублению двухстороннего стратегического сотрудничества.

2) Хотя на нынешнем этапе Китай и Россия играют неодинаковые роли в развитии ключевых сфер науки и техники, в перспективе их роли могут сблизиться, а это создает предпосылки и открывает новые возможности для сотрудничества

Для того, чтобы оспаривать право инициативы в международной торговле, необходимо обладать монополией в сферах прорывных

ключевых технологий. Опыт участия в международной торговле показывает, что торговля технологиями является вопросом не только торговли. Возможности закупки технологий на внешнем рынке являются ограниченными и сопровождаются определенными условиями. В настоящее время в мире 86 % инвестиций в научные исследования и свыше 90 % патентов на изобретения принадлежат развитым странам⁸. Согласно международным правилам, основанным на использовании преимущества в науке и технологиях, развитые страны и международные корпорации установили монополию на ограничение мирового рынка, в особенности рынка высоких технологий; они сформировали патентное право и коммерческую тайну, согласно которым возможности трансферта информации любым другим организациям сведены на нет.

Монополия и рыночные барьеры ставят участников рынка в неравное положение. На протяжении длительного периода развитые страны категорически отказывали Китаю в праве закупки сверхкрупногабаритного алюминиевого профиля и обрабатывающего оборудования. Китай лишен возможности за счет импорта удовлетворять потребности авиастроения, космической промышленности, производства транспортных средств, промышленности вооружения. В 2002 г. корпорация «Чунлин» (пров. Шаньдун) совместно с заинтересованными учреждениями ООН провела исследование возможностей создания в Китае первого в мире гидравлического пресса мощностью 10 тыс. т, что позволило Китаю занять 4-е место в мире по производству алюминиевого проката большого сечения. Тем самым была разрушена техническая монополия и блокада извне.

3) Структура внешних научно-технических связей России в ближайшее время вряд ли претерпит изменения, это приведет к тому, что российско-китайское научно-техническое сотрудничество будет в еще большей степени испытывать конкуренцию со стороны развитых стран — США, Японии, Евросоюза, новых индустриальных стран (Южная Корея и др.) и развивающихся стран (Индия и др.)

Экономическая глобализация ускорила интернационализацию процессов в области науки и техники и инноваций. Все страны мира стремятся использовать международный и внутренний рынки, двой-

ные источники ресурсов, в особенности — человеческие таланты и интеллектуальные ресурсы, оптимальное распределение ресурсов, а также всемерно развивать международное сотрудничество, энергично расширяют пространство сотрудничества, борются за благоприятные условия для развития и за свое место в международных отношениях. Особый упор в этих процессах делается на получение взаимных выгод и повышение инновационного потенциала. Япония одновременно с созданием мощного исследовательского потенциала в сфере биотехнологий активно участвует в международном сотрудничестве, стремясь увеличить свои доходы путем достижения монопольного положения в данной области. Россия рассматривает свое участие в международном научно-техническом сотрудничестве как средство реализации политики в области науки и инноваций, как важный компонент стратегии экономического роста, а также как одно из направлений политического курса, направленного на обеспечение государственных интересов, включая государственную безопасность⁹. В последние годы Евросоюз предпринимает некоторые меры по ослаблению ограничений в отношении сотрудничества с государствами, не являющимися его членами, следуя принципу избирательности.

Под влиянием бурного развития научно-технической революции в современном глобализирующемся мире достижения в сфере высоких технологий все более высокими темпами превращаются в производительные силы, в особенности это относится к высоким технологиям стратегического уровня, которые во все большей степени становятся определяющим фактором социально-экономического развития и главным компонентом комплексной мощи государства. Поэтому как развитые, так и развивающиеся страны тесно связывают науку, технику и технологии с государственными интересами.

Первые два десятилетия XXI в. являются периодом модернизации Китая, имеющим стратегически важное значение, а также периодом непрерывного расширения государственных интересов Китая. Для того, чтобы успешно гарантировать реализацию государственных интересов, наука и техника Китая должны выйти на передовые позиции и служить всестороннему долговременному и гармоничному развитию экономики и общества. Как для Китая,

так и для России научно-техническое инновационное сотрудничество должно стать одним из путей подъема научно-технического инновационного потенциала¹⁰.

Страны Запада и Евросоюза являются традиционными партнерами России по научно-техническому сотрудничеству¹¹, эта ситуация в обозримой перспективе останется без изменений. А это значит, что в будущем российско-китайское сотрудничество будет стоять перед лицом острой конкуренции со стороны США, Японии, Евросоюза, новых индустриальных стран, таких как Южная Корея и развивающихся стран — Индия и др.

4) Необходимость углубления российско-китайских отношений стратегического партнерства требует увеличения степени зависимости обеих стран от международного сотрудничества

Как правило, чем больше научно-технический потенциал страны, тем масштабнее практический результат; между этими двумя категориями существует прямая корреляционная связь. Однако в зависимости от государственной системы управления наукой, научно-технического вклада, традиций в области научных исследований, а также различий внешних факторов научно-технического обмена (география, язык, культура и др.), результаты международного сотрудничества могут в значительной степени различаться. Фрэйм и Карпенгер (Frame and Carpenter) еще ранее, в конце 70-х гг. XX в. вскрыли явление инверсивной связи между практическими результатами науки государства и степенью его зависимости от международного сотрудничества. Ученые государства с относительно слабым научно-техническим потенциалом и слабой результативностью науки вследствие ограниченности средств, выделяемых на науку, склонны стать на путь участия в сотрудничестве с международным научным сообществом. В особенности они стремятся к сотрудничеству с развитыми странами с тем, чтобы повысить свой научный уровень и исследовательский потенциал. Ученые сравнительно развитых стран имеют возможность эффективно использовать широкие возможности этих стран для организации научно-исследовательской работы, в международном сотрудничестве они проявляют активность, инициативу, избирательность, степень зависимости их от международного сотрудничества обычно невелика. Усиление науч-

но-технического сотрудничества и сотрудничества в сфере производства является одним из наиболее эффективных путей укрепления стратегического сотрудничества между двумя странами.

IV. Предложения относительно российско-китайского научно-технического инновационного сотрудничества

1) Общественность страны и прежде всего правительство и научная общественность должны укрепить чувство необходимости того, чтобы Россия стала важнейшим партнером Китая в международном сотрудничестве

В настоящее время российско-китайское научно-техническое инновационное сотрудничество успешно развивается, однако имеющийся потенциал двух стран используется не в полной мере. Кроме того, сотрудничество отстает от укрепляющихся отношений в политической области. В условиях ускорения процессов глобализации научно-технических инноваций Китай и Россия пребывают в состоянии относительной флюктуации и занимают в данной сфере относительно невыгодное положение. Это происходит потому, что глобализация науки и техники и вызванные ею изменения в научно-технической области затрагивают главным образом развитые страны Запада, которые поставляют до 70 % мирового объема высокотехнологичной продукции. Обращение техники в мире в значительной степени концентрируется в развитых странах; эти страны и их научно-исследовательские структуры, а также транснациональные корпорации (ТНК) занимают ведущие позиции в международном техническом сотрудничестве и соответственно имеют более высокие доходы, чем другие страны. При этом вступление и участие в данных процессах научно-исследовательских структур ТНК может приводить к опустошению потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой. Для сравнения, страны СНГ, США, Япония, ЕС, Индия и др. наращивают динамику научно-технического сотрудничества с Россией и довольно продуктивно. Китай в ходе реформ в области международного научно-технического сотрудничества добился довольно больших успехов, при этом особое внимание уделялось сотрудничеству с США, Японией, ЕС; однако,

фактически это сотрудничество, в силу ограничений и барьеров, не открыло Китаю путь к заимствованию эффективных технологий мирового уровня.

В дальнейшем такое положение может привести к технологической зависимости Китая и задержке роста собственного инновационного потенциала, поэтому Китаю необходимо в сотрудничестве с внешним миром сделать главным партнером Россию. Отметим, что Япония, Южная Корея и другие страны наперебой стремятся захватить российский рынок технологий, в связи с этим общественность Китая и, прежде всего, правительство и научно-исследовательские структуры, должны глубже осознать создавшееся положение.

2) Разработать план научно-технического инновационного сотрудничества России и Китая на среднесрочную и долгосрочную перспективу, соответствующий стратегиям развития двух стран

Разработка стратегического плана развития науки и техники и научно-технической политики приобретает все более важное значение по двум причинам: во-первых, это необходимо для оценки объема долгосрочных инвестиций в экономическое и социальное развитие страны, во-вторых необходимо для определения объема и источников ресурсов, с тем чтобы обеспечить их оптимальное использование.

Китай намерен к 2020 г. создать инновационное государство. Россия также осуществляет стратегию инновационного развития. Таким образом, стратегические цели России и Китая совпадают. В обоих государствах стратегия научно-технического развития занимает центральное место в государственной стратегии. Россия опубликовала «Основные направления государственной политики РФ в области развития науки и техники до 2010 г.»¹², «Приоритетные направления развития РФ в области науки, техники и технологий», «Перечень ключевых технологий РФ»¹³ и другие документы по проблемам развития науки и техники. Китай принял «Государственную программу долгосрочного и среднесрочного развития науки и техники в 2006—2020 гг.». Этими документами определены направления развития двух стран в области науки и технологий. Для постепенного расширения российско-китайского научно-технического сотрудничества, неуклонного повышения его эффективности и ка-

чества, обогащения содержания, расширения сфер, улучшения условий сотрудничества и повышения его уровня соответствующим ведомствам следует рассмотреть вопрос о разработке долгосрочного плана научно-технического сотрудничества двух стран.

3) Активизировать процесс промышленного освоения результатов российско-китайского сотрудничества в сфере новых и высоких технологий, повысить глубину и качество сотрудничества

Промышленное освоение результатов российско-китайского инновационного сотрудничества должно стать локомотивом процесса его углубления. Наряду с этим происходящее в настоящее время урегулирование производственной структуры тесно связано с необходимостью промышленного освоения новых и высоких технологий¹⁴.

Оба государства обладают преимуществами в развитии космонавтики, биологии, информационных и коммуникационных технологий, ядерной энергетики и других источников энергии, химических технологий, лазерной техники, автоматизации, интеграции электронных и механических систем, техники двойного (военного и гражданского) назначения и другой техники, а также в создании новых материалов. При этом в промышленном освоении новых и высоких технологий российская сторона имеет преимущества в технологиях, а китайская — благоприятные условия в промышленной сфере. Кроме того, что обе стороны имеют взаимно дополняющие преимущества, ими создан единый эффективный механизм сотрудничества, который постоянно совершенствуется. Для углубления сотрудничества в данной сфере можно рекомендовать прежде всего полностью использовать действующий механизм регулярных встреч на уровне премьер-министров двух стран в сочетании с усилением горизонтальных связей и взаимодействия по линии подкомиссий по научно-техническому, военно-техническому, торгово-экономическому и межбанковскому сотрудничеству и тем самым сформировать эффективный деловой координационный механизм сотрудничества. Одновременно в интересах обеспечения научно-технического сотрудничества необходимо создавать почву для учреждения венчурного фонда и фонда производства и активно осуществлять поддержку промышленного освоения высоких технологий.

4) Целенаправленно изучать и разрешать проблемы углубления двухстороннего научно-технического сотрудничества

Исходя из задач на ближайшие годы, на встречах премьер-министров двух стран точками приложения усилий в российско-китайском сотрудничестве являются: полное использование механизма встреч на высшем уровне, целенаправленное изучение и разрешение некоторых глубинных проблем в данной области; определение в сфере сотрудничества крупных проектов стратегического масштаба; постоянное совершенствование механизма отбора и контроля объектов сотрудничества; активизация сотрудничества в области космонавтики, ядерной энергетики и других источников энергии, двигателей, новых материалов, химии, биологии, информационных и коммуникационных технологий и в других приоритетных областях, совершенствование системы научных исследований, в особенности строительство государственных ключевых НИИ; создание и развитие объединенных научно-исследовательских учреждений и лабораторий; увеличение динамики обмена квалифицированными специалистами. В процессе сотрудничества двух стран обеспечить защиту прав на интеллектуальную собственность; оказывать содействие соответствующим организациям, фирмам, предприятиям в урегулировании вопросов, связанных с конверсионными технологиями, в разрешении вопросов коммерциализации высоких технологий, возникающих в процессе сотрудничества.

В числе других задач — поддержка российско-китайского научно-технического парка «Дружба», а также создание и поддержка деятельности других научно-технических парков; продолжение оказания им необходимой помощи в финансовых и материальных ресурсах, в области права; поощрение и поддержка научно-технического сотрудничества на региональном уровне.

5) Совершенствование промышленной структуры — это цель и задача совместного развития обоих государств

В настоящее время экономическое развитие Китая и России стоит перед лицом глубоких проблем и противоречий в вопросах, касающихся структуры производства, возникших из ее дисбаланса и самопроизвольного движения в направлении снижения эффективности; в этой связи ключевым пунктом урегулирования дисбаланса

должно стать выдвигание на первое место модернизации производственной структуры.

Взаимодополняющее сотрудничество направлено на углубление отношений стратегического партнерства между Китаем и Россией. В торгово-экономическом сотрудничестве главным является взаимодействие в производственном освоении научно-технических достижений с целью ускорения совместного экономического развития, подъема производственной структуры; в развитии производства, науки и техники следует акцентировать внимание на разрешении общих проблем. Посредством более тесного сотрудничества и использования фактора интеграции преимуществ добиваться повышения роли ведущих отраслей в общем росте производства; ускорять модернизацию структуры и модернизацию предприятий. В конечном итоге добиться усовершенствования производственной структуры, ускорения совместного развития приоритетных отраслей; общими усилиями развивать ведущие и основные предприятия с целью содействовать росту новой экономики двух стран.

б) Усиливать российско-китайское сотрудничество в области права на интеллектуальную собственность, создания и совершенствования механизма обмена в данной сфере

В российско-китайском научно-техническом сотрудничестве существуют вопросы в области права на интеллектуальную собственность, что требует ускорения создания соответствующего механизма обмена и сотрудничества для их урегулирования. В процессе сотрудничества стороны должны руководствоваться принципом равенства и взаимной выгоды, совместного использования результатов, уважения права на интеллектуальную собственность и другими основными принципами. Механизм сотрудничества должен включать организацию, средства, информацию, квалифицированные кадры, процедуру легализации, предварительные предупреждения, консультации, законодательные акты и другие атрибуты, касающиеся прав на интеллектуальную собственность. Для ускорения создания высокоэффективного механизма российско-китайского сотрудничества в данной сфере необходимо, следуя государственной политике, содействовать коммерциализации запатентованных технологий, сотрудничеству в области внедрения их в производство и интернационализации; через

посреднические структуры, общественные организации, отраслевые ассоциации следует развивать обмен и сотрудничество в области прав на интеллектуальную собственность в обществе; в процессе российско-китайского сотрудничества полностью выявлять роль координирующих органов.

7) Повышать эффективность имеющихся посреднических консультативных структур в сфере российско-китайского научно-технического сотрудничества

В сфере российско-китайского научно-технического сотрудничества необходимо создать систему посреднических консультативных структур и рейтинговых агентств. Ввиду ее неразвитости в Китае в настоящее время невозможно получить сведения о результатах исследований многих научно-исследовательских учреждений, что создает проблемы при трансфере технологий с целью их коммерциализации.

Для ускорения внедрения и освоения российских технологий необходимо следовать модели, в которой решения правительства КНР, Министерства науки и технологий сочетаются с требованиями рынка. В сфере российско-китайского сотрудничества необходимо создавать многоуровневую специализированную эффективную структуру консультативных и рейтинговых агентств с привлечением российских ученых и квалифицированных специалистов по внедрению российских технологий, способных оценивать перспективы рынка, экономическую эффективность, производить анализ и оценку рентабельности того или иного проекта, а также осуществлять конверсию российских технологий.

Перевод: П.Б. Каменнов

Примечания

¹ Ли Фэнлинь. Российско-китайское экономическое сотрудничество вступает в новый этап // Сиболия яньцзю. 2014. № 4.

² Ломакина. Российско-китайское региональное сотрудничество вступает в новый этап // Шэхуй кэсюэ бао. 2014. № 8.

³ *Титаренко М.Л.* Российско-китайское сотрудничество за укрепление международной стабильности в условиях мирового финансового кризиса // Элосы Чжуня Дуноу шичан. 2010. № 3.

⁴ *Лу Наньцюань.* Некоторые соображения относительно российско-китайского торгово-экономического сотрудничества // Таньсо юй чжэнмин. 2011. № 7.

⁵ *Лу Наньцюань.* Российско-китайское научно-техническое сотрудничество на основе структурной перестройки экономики // Хэйлунцзяншэн шэуэй кэсюэ. 2011. № 1.

⁶ *Лу Наньцюань.* Российско-китайские торгово-экономические связи в сотрудничестве стран Северо-Восточной Азии // Сиболия яньцзю. 2012. № 5.

⁷ *Гуань Сюэлин.* Обеспечить условия вхождения российско-китайского торгово-экономического сотрудничества в новый этап // Сиболия яньцзю. 2014. № 4.

⁸ *Александрова М.В.* Инвестиции Китая в Россию: состояние и тенденции развития // Дунбэй лунтань. 2014. № 2.

⁹ *Чжан Ин.* Российско-китайское инвестиционное сотрудничество и новые тенденции развития // Дуй вай цзин мао ши у. 2012. № 4.

¹⁰ *Дяо сюхуа.* Состояние и перспективы экономического сотрудничества между Россией и Китаем // Проблемы Дальнего Востока. 2013; *Сю сян мэй.* Факторы развития российско-китайских торгово-экономических отношений // Сюэси шибао. 2014. № 2.

¹¹ *Островский А.В.* Состояние и перспективы российско-китайских торгово-экономических отношений // Сиболия яньцзю. 2011. № 4.

¹² *Сыряжкин В.И., Янь Б., Ваганова Е.В.* Обзор российско-китайского сотрудничества в сфере научно-технической и инновационной деятельности // Инновации. 2011.

¹³ *Борисов А.С.* Предпосылки и перспективы формирования совместных свободных экономических зон Китая и России // Журн. науч. публ. аспирантов и докторантов. 2013.

¹⁴ *Комаров С.А.* Экономические взаимоотношения России и Китая // Концепт. 2015.

Е.И. Кранина

ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ЭКОЛОГИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ

Аннотация. Экстенсивное, истощительное природопользование подорвало потенциал самовоспроизводства возобновляемых природных ресурсов Китая. Особенно страдают уникальные природные, климатические, атмосферные условия, гидротехнический режим дальневосточных экосистем. Их неустойчивость возрастает по мере продвижения с юга на север. Для Дальнего Востока России также характерно возникновение экологических проблем, неизбежных вследствие экономического кризиса. Необходимо предупредить дальнейшее ухудшение окружающей среды в этом регионе.

Ключевые слова: экология; окружающая среда; кризисная ситуация; экологическая бедность; инновационные технологии; зеленая реформа; 13-й пятилетний план; Шелковый путь.

Китай является крупнейшим торговым партнером России. С началом осуществления экономической реформы в Российской Федерации внешняя торговля Дальнего Востока получила импульс интенсивного роста, создается долговременный и взаимовыгодный механизм сотрудничества¹. Разработана «Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Россий-

ской Федерации и Северо-востока Китайской Народной Республики (2009—2018 годы)»².

КНР проявила инициативу по экспорту производственных мощностей в 12 приоритетных отраслях экономики: строительной индустрии, металлургии, энергетике, машиностроении, судостроении, химической промышленности, текстильной промышленности, цементной промышленности, сфере телекоммуникаций, в сельском хозяйстве. Речь идет о переводе китайских предприятий на территорию Дальнего Востока России. Для экономики регионов Российской Федерации это может стать важным фактором ускорения экономического развития, привлечения инвестиций, решения целого комплекса социально-экономических проблем. Но при этом существует серьезная экологическая угроза, связанная со стремлением Китая избавиться от «грязного» и вредного производства и вывести его за пределы страны.

Экстенсивное, истощительное природопользование не только подорвало потенциал самовоспроизводства возобновляемых природных ресурсов КНР, но и вызывает обострение экологических проблем в приграничных с КНР территориях. Особенно страдают уникальные природные, климатические, атмосферные условия, гидротехнический режим дальневосточных экосистем. Необходимо предупредить дальнейшее ухудшение окружающей среды в этом регионе, договориться о том, чтобы построение «экологической цивилизации» в Китае не привело к экологическому кризису в сопредельных странах. Обязательным условием сотрудничества является соблюдение установленных международных экологических требований. В современном мире экономика без экологии не имеет будущего³.

Развитие сотрудничества Китая и России идет по следующим направлениям обеспечения экологической безопасности пограничных территорий:

1. Охрана трансграничных вод; обмен технологиями в области охраны окружающей среды в рамках законодательств сторон; осуществление обмена в области технических методов мониторинга окружающей среды; обмен информацией в области развития системы экологического просвещения населения; проведение ежегод-

ных совместных конференций по вопросам охраны окружающей среды; осуществление совместными усилиями охраны биологического многообразия приграничных территорий, обменов по вопросам создания приграничных особо охраняемых природных территорий.

2. Сотрудничество администрации Забайкальского края и правительства автономного района Внутренняя Монголия. Работа технических групп по охране вод реки Аргунь, ее ландшафтного и биологического разнообразия в рамках постоянно действующей российско-китайской межрегиональной рабочей группы по охране экологического состояния вод реки Аргунь. Создание и обеспечение функционирования трансграничных особо охраняемых природных территорий. Обмен информацией и опытом работы в области охраны окружающей среды, в том числе технологиями экологически чистого производства.

3. Сотрудничество администрации Забайкальского края и правительства провинции Хэйлунцзян. Участие в реализации природоохранного проекта «Комплексное управление бассейном реки Амур/Хэйлунцзян».

4. Сотрудничество правительства Хабаровского края и правительства провинции Хэйлунцзян. Подписание протокола между правительством Хабаровского края и правительством провинции Хэйлунцзян о сотрудничестве в области охраны окружающей среды. Организация и проведение совместного мониторинга качества атмосферного воздуха. Организация и проведение совместного мониторинга качества поверхностных вод и водных биоресурсов. Создание и обеспечение функционирования совместных особо охраняемых природных территорий в целях сохранения экосистем трансграничных водных объектов, охраны и изучения эндемичных видов флоры и фауны. Обмен технологиями экологически чистого производства, использования и переработки отходов производства и потребления, расширение контактов между предприятиями — переработчиками отходов, создание совместных предприятий. Обмен специалистами в области охраны окружающей среды. Изучение в ходе обмена производственных и организационных процессов экологической политики и законодательного обеспечения вопросов ох-

раны окружающей среды взаимодействующих сторон, установление деловых контактов.

5. Сотрудничество администрации Сахалинской области и правительства провинции Хэйлунцзян. Развитие сотрудничества в области осуществления экологического мониторинга. Развитие сотрудничества и обмен опытом по переработке и утилизации отходов производства и потребления. Организация обмена информацией и опытом работы в области охраны окружающей среды (водные ресурсы, атмосферный воздух)⁴.

2017 г. объявлен в России Годом экологии. В стране сформирована и действует специальная законодательная база, призванная способствовать улучшению экологической обстановки. Важным элементом законодательно-правовой составляющей экологической безопасности является Приказ Государственного комитета по экологии от 16 мая 2000 г.: № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»⁵.

Главным документом, регулирующим сферу экологии и природопользования в Российской Федерации, является «Экологическая доктрина»⁶, основные направления которой охватывают обеспечение устойчивого природопользования, снижение уровня загрязнения окружающей среды, сохранение и восстановление окружающей среды. Предусматривается, что улучшение экологической обстановки должно опираться на внедрение ресурсосберегающих и безотходных технологий во всех сферах национального хозяйства, на массовое технологическое перевооружение и вывод из эксплуатации предприятий с устаревшим оборудованием, оснащение предприятий современным природоохранным оборудованием и др.

Немаловажным событием стало проведение в 2015 г. российско-китайских переговоров по вопросам окружающей среды в рамках VII Невского экологического конгресса в Санкт-Петербурге. На данном конгрессе выступали: с российской стороны — директор департамента государственной политики и регулирования в сфере охраны окружающей среды Министерства природы Российской Федерации Д. Беланович, со стороны КНР — директор департамента политики и законодательства Министерства охраны окружающей

среды КНР Ли Цинхи. В ходе этой встречи самой важной темой стала переработка отходов. Минприроды России были подготовлены нормативно-правовые акты, направленные на совершенствование законодательства в области обращения с отходами производства и потребления (ФЗ № 458 «О внесении изменений в Федеральный закон «Об отходах производства и потребления»). Разработанные поправки позволяют значительно усовершенствовать регулирование в этой сфере за счет наделения субъектов РФ соответствующими полномочиями и введения целой системы экономических стимулов для развития индустрии переработки отходов.

С 1 января 2015 г. действует новый Федеральный закон «О внесении изменений в федеральный закон «Об охране окружающей среды», который предусматривает гармонизацию российского законодательства с нормами международного права и стимулирование перехода промышленности на наилучшие доступные технологии (НДТ). НДТ вводит электронную систему учета предприятий. Благодаря ей можно увидеть полную экологическую историю объекта, оценить эффективность его работы, а также работы контрольно-надзорных органов⁷.

По мнению академика РАН М.Л. Титаренко реализация политики добрососедства и взаимовыгодного сотрудничества между Китаем и Россией создаст не только плацдарм продуктивного взаимодействия между странами, но и позволит разрешить региональные проблемы внутри каждой страны⁸. Например, новые предприятия, создаваемые в рамках российских территорий опережающего социально-экономического развития и Свободного порта Владивосток, могут получать существенные налоговые льготы и административные преференции. При разработке прозрачных правил взаимодействия и надлежащем контроле со стороны региональных властей соблюдения экологических норм, квотирования китайской рабочей силы на территории Дальнего Востока, экспорт промышленных предприятий из Китая, должен оказать положительное влияние на развитие экономики российского региона и уровень жизни местного населения⁹. Российско-китайское сотрудничество в сфере экологических отношений должно совершенствоваться. Борьба с экологическими проблемами и катастрофами зависит от совместных ско-

ординированных действий, направленных, на предотвращение загрязнений и ухудшения экологической ситуации. В этом заинтересованы народы обеих стран. Для этого создается соответствующая правовая база.

В КНР уже действует одна из самых современных экологических правовых систем мира. Она постоянно развивается. Руководство страны прилагает заметные усилия для исправления сложной экологической обстановки. Выступая 5 марта 2017 г. с докладом о работе правительства на 5-й сессии ВСНП 12-го созыва, премьер Госсовета КНР Ли Кэцян подчеркнул: «Улучшение экологической ситуации — необходимое условие устойчивого развития страны. Необходимо форсировано переходить на более чистые «зеленые» технологии, разумное использование ресурсов, экопроизводство, гибридизацию и электрификацию автомобилей, альтернативные источники энергии; зеленое строительство как норму»¹⁰.

За годы 13-й пятилетки (2016—2020 гг.) Китаю предстоит создать более гармонично развитую экономику — как в региональном, так и в отраслевом плане. Ожидается серьезное урегулирование экономической структуры с учетом нового экологического движения. Экологичность производства становится важным фактором конкурентоспособности КНР в мире. Руководство взяло курс на фундаментальное решение экологических проблем: соблюдение баланса между экономическим развитием и защитой окружающей среды; проведение реформы правовой экологической системы; внедрение «зеленых», стратегических отраслей и разработку новых, более совершенных инновационных технологий; массивный перевод промышленности с Востока на Запад с обеспечением экологической защиты принимающих территорий.

Благодаря реализации новой редакции «Закона об охране окружающей среды» (вступил в силу 01.01.2015 г.) и принятия соответствующих мер Китай становится одним из крупнейших в мире рынков экоиндустрии, восходящей отрасли, способствующей развитию «зеленой экономики». Среднегодовые темпы ее роста составляют 15—20 % (второе место после Японии). В 12-й пятилетке (2011—2015 гг.) доля отрасли в ВВП составила — 0,72—0,88 %, к 2020 г. она может повыситься до 1,5—3 %¹¹. В период «разворота» государства в сторо-

ну решения экологических проблем правительству КНР удалось увеличить инвестиции в экосферу в совокупных бюджетных тратах, а также в валовом внутреннем продукте, однако в целом экология продолжает финансироваться по остаточному принципу.

Таблица. Динамика инвестиций в экологию в инвестициях в основные фонды в КНР (исключая сельские домашние хозяйства)

Отрасли	2014 г.			2015 г.			2016 г.		
	Млрд юаней	Прирост, %	Доля в общем объеме, %	Млрд юаней	Прирост, %	Доля в общем объеме, %	Млрд юаней	Прирост, %	Доля в общем объеме, %
Всего	50 126,9	15,0	100,0	55 159,0	10,0	100,0	59 650,1	8,1	100
Экология	4622,4	22,7	9,2	5567,3	20,4	10,1	6864,7	23,3	11,5

Источник: Чжунго тунцзи няньцзянь — 2015. Пекин, 2015. Табл. 10—13;
URL: http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/201702/t20170228_1467424.html

Реформа экологического законодательства в КНР проходит в три этапа. На первом этапе устраняются накопленные в законодательстве пробелы и противоречия. На втором — проводится перестройка действующей экологической правовой системы. На третьем — внедрение новой системы экологических правоотношений, переход количества принятых законов в качество их исполнения. В 2017 г. Постоянный комитет Всекитайского собрания народных представителей (ПК ВСНП) ведет работу по внесению поправок в «Закон о предотвращении и устранении загрязнения атмосферы», «Закон о предотвращении и борьбе с загрязнением вод», разрабатывает «Проект Закона о предотвращении и борьбе с загрязнением почвы»¹².

Во многих странах мира одним из основных инструментов эффективной природоохранной политики являются налоги. В конце августа 2016 г. Главное государственное налоговое управление КНР (ГГНУ КНР) подало на утверждение в Государственный совет законопроект о введении экологического налога в Китае. Он согласован с Министерством финансов и Министерством охраны окружающей среды и 25 декабря 2016 г. одобрен правительством¹³.

Основная цель закона заключается не в увеличении налогов, а в создании механизма поощрения предприятий за уменьшение объемов выброса загрязняющих веществ. Чем больше промышленных отходов вырабатывает производство, тем выше будет налог и наоборот. В КНР параллельно действуют две системы налоговых органов: управления по центральным налогам во главе с ГГНУ КНР и управления по местным налогам, находящиеся под совместным руководством ГГНУ и местных правительств провинциального уровня. Главным налоговым органом является ГГНУ КНР, которое имеет статус министерства и подчинено непосредственно Госсовету КНР. На местах действуют местные налоговые управления по центральным налогам и по местным налогам¹⁴.

Несмотря на то, что в Китае существовал сбор за загрязнение окружающей среды и была установлена ответственность за его неуплату (штраф в размере от 100 % до 300 % от суммы сбора и приостановление производства), необходимость введения экологического налога назрела давно. Это стало особенно очевидно с конца 2011 г., когда страна вышла на первое место в мире по объему промышленного производства и резко обострилась проблема смога¹⁵.

Закон предусматривает замену ныне существующей системы платежей за загрязнение окружающей среды на экологический налог. До принятия закона все предприятия, загрязняющие окружающую среду, были обязаны уплачивать специальный сбор за выброс загрязняющих веществ. Замена сбора за загрязнение окружающей среды на экологический налог рассматривается в качестве одной из основных мер, которая повысит себестоимость «грязных» производств и будет стимулировать модернизацию в промышленности¹⁶.

Экологический налог в соответствии с проектом закона будет взиматься при выбросе «налогооблагаемых загрязнителей». К ним относятся не только вещества, загрязняющие атмосферу и водные ресурсы, твердые отходы, но строительный и промышленный шум. В перечень твердых отходов, за выброс которых взимается экологический налог, включены отходы металлургической промышленности, шлак, пустая угольная порода, отработанная руда (отходы обогащения полезных ископаемых) и другие виды твердых отходов

(включая полутвердые). Ставка экологического налога в зависимости от вида отходов составляет от 5 до 30 юаней за тонну. В отличие от сбора за загрязнение окружающей среды, взимаемого управлениями по охране окружающей среды, сбором экологического налога должны заниматься налоговые органы. Управления по охране окружающей среды должны осуществлять мониторинг, контроль и оценку объемов выброса загрязняющих веществ для содействия налоговыми органам¹⁷.

По основным характеристикам экологический налог, который вводится в КНР, схож с уже существующим сбором за загрязнение окружающей среды. Основное отличие состоит в передаче полномочий по взиманию платежей налоговыми органам, результатом чего должно стать улучшение контроля за сбором налога. Закон вступит в силу до конца 2018 г. На первых стадиях его реализации основной целью является не увеличение объема собираемых экологических платежей, а изменение в экологическом сознании и поведении как компаний, так и конечных потребителей.

Актуальной тенденцией становится интеграция экологической составляющей во все отрасли экономики. В некоторых случаях она занимает все более весомую часть традиционных отраслей. Самый крупный сектор глобального экологического рынка, в том числе и в Китае — низкоуглеродные и энергоэффективные технологии. Использование современных экологичных и одновременно экологически выгодных технологий позволяет не только модернизировать производство и сократить его издержки, но и увеличить прибыль. Государственная поддержка зеленых инноваций осуществляется в форме грантов малым и средним предприятиям, учреждениям и специализированным институтам.

Новая система экологического регулирования нацелена на снижение уровня загрязнения природной среды, продвижение чистых технологий в производство и создание так называемого «зеленого налогообложения». Кроме того, разрабатывается система рыночных экологических платежей за выбросы, включая: диоксид серы (SO₂), диоксид азота (NO₂) и другие загрязнители, а также внутреннюю схему торговли квотами. В Программе 13-й пятилетки поставлена задача снижения объема расходов энергии на единицу ВВП, а также

объема расходов воды и снижение загрязнений примерно на 15 %, 23 % и 18 % соответственно¹⁸.

Внедряется в практику качественно новый подход к экологической экспертизе, ее основополагающим критерием становится степень риска нанесения ущерба окружающей среде. Это связано с тем, что прежняя концепция экологической безопасности, которая, основываясь на критериях ограничения содержания вредных химических веществ, уступила место концепции экологического риска. Согласно этой концепции, невозможно полностью устранить отрицательное воздействие проектируемого объекта на экосистемы и здоровье населения. Поэтому принятие оптимального (с точки зрения охраны природы) решения означает экономически и социально обоснованную минимизацию указанного отрицательного воздействия.

Для стимулирования природоохранных мероприятий предусмотрен постепенный переход к системе рентных платежей; включение в экономические показатели полной стоимости природных объектов, с учетом их средообразующей функции, а также природоохранных (экологических) работ (услуг); создание механизма взимания с хозяйствующих субъектов, эксплуатирующих природные ресурсы, платежей и их использование для сохранения и восстановления природной среды, в том числе биоразнообразия; введение ответственности за произведенный продукт на всех стадиях. Предоставляется ряд льгот предприятиям, занимающимся сбором и комплексным использованием возобновляемых ресурсов, выпуском природоохранного промышленного оборудования и продукции с использованием жидких, газообразных и твердых отходов.

Развитие «зеленых финансов» является приоритетом в 13-й пятилетке: создан «Фонд зеленого развития», «зеленая финансовая система», которая включает: отдельную систему кредитования: собственный рынок ценных бумаг, особый фондовый индекс «зеленых акций» и соответствующей продукции, а также механизм «зеленого страхования». В 2018 г. планируется установить систему «экологического аудита». Банковские учреждения призваны оказывать большую поддержку «дружелюбным по отношению к экологии» предприятиям, а политика «зеленого кредита» должна служить стимулом эколо-

гически чистого производства. Опубликованы инструктивные предложения о создании системы зеленых финансов, выпущены различные зеленые облигации в размере 229,66 млрд юаней (34,3 млрд долл.)¹⁹.

В 2017 г. Китай также объявил о планах открытия общенационального углеродного рынка, который должен стать самым крупным в мире. Страна пошла по пути создания тестовых территорий и апробации на них системы торговли углеродными правами на выбросы, единицами их сокращения — кредитами или взаимозачетами, единицами поглощения двуокиси углерода (CO₂) и другими углеродными единицами.

Интересным способом поддержки промышленности и снижения давления на окружающую среду является торговля квотами на выбросы двуокиси углерода. Данный эксперимент начался в июне 2013 г. в г. Шэньчжень, позже такого рода аукционы были организованы в г. Тяньцзинь, Шанхай, Чунцин и Пекин, а также в провинциях Гуандун и Хубэй. В провинциях Чжэцзян, Фуцзянь, Хэнань и Сычуань реализованы пилотные проекты по возмездному использованию права на энергопотребление и созданию механизма торговли квотами. Смысл аукциона заключается в том, что предприятия, выбрасывающие в атмосферу вредные вещества в объеме больше нормы, выкупают квоты у компаний, выбросы которых меньше нормативных. С целью снизить долю злоупотреблений и нарушений законодательства в данной сфере установлены штрафы за нарушение правил торговли до 100 тыс. юаней (16,4 тыс. долл.) Таким образом, Китай пытается превратить экологическую ответственность в экономический актив.

Создается механизм мониторинга и прогнозирования допустимой нагрузки на природные ресурсы и окружающую среду, эксперименты с его использованием прошли в регионе Пекин—Тяньцзинь—Хэбэй. На крупных предприятиях ведется 24-часовой мониторинг. В случае, если предприятие, чьи выбросы превышают норму, в определенный срок не снижает объем выбросов до установленного стандарта, оно подлежит закрытию. С 2017 г. дважды в год проводится дистанционный спутниковый мониторинг территорий, что позволяет отслеживать экологические изменения. К 2020 г. пла-

нируется подключение его к Интернету и ведение наземно — космического наблюдения экологической безопасности.

С 1 января 2017 г. введена уголовная ответственность за подтасовку результатов мониторинга окружающей среды. Соответствующее постановление принято Верховным народным судом и Верховной народной прокуратурой КНР. Уличенным в предоставлении ложной информации об эмиссии загрязняющих веществ предпринимателям, чиновникам и представителям служб мониторинга, грозит лишение свободы сроком от трех до семи лет. К подтасовке фактов по эмиссиям отнесено и намеренное отключение очистных сооружений на предприятиях. Очень многие фабрики устанавливают соответствующее оборудование по требованию властей, однако включают его только во время официальных проверок. По итогам проверок за неудовлетворительную природоохранную деятельность в 2016 г. на загрязняющие предприятия наложены штрафы, общий размер которых достиг 198 млн юаней (29 млн долл.)²⁰.

Продвигается создание образцово-показательных зон опережающего развития экологической цивилизации в провинциях Фуцзянь, Цзянси и Гуйчжоу, пилотных проектов по реформированию системы компенсации за нанесенный экологической среде ущерб в провинциях и городах центрального подчинения. В перечень зон с важными экологическими функциями государственного уровня включено 676 уездов и 87 управлений лесного хозяйства в главных государственных лесных массивах, опубликован и внедряется в жизнь «негативный список», ограничивающий развитие в них определенных отраслей. В 11 приморских провинциях развернута работа по составлению программ для зон с основополагающими функциями морской экономики провинциального уровня. Опубликованы и претворены в жизнь пилотные проекты по созданию институциональной системы национальных парков.

Издан руководящий документ об экологической «красной линии», согласно которому в отдельных регионах должны быть введены обязательные минимальные экологические стандарты до конца 2020 г. Для достижения поставленных целей предусматриваются меры по 10 направлениям, включая всесторонний контроль за выбросом загрязняющих веществ, продвижение трансформации эко-

номической структуры, усиление сбережения и охраны водных ресурсов, усиление научно-технической поддержки, выявление роли рыночного механизма, усиление контроля за исполнением законов о защите окружающей среды и т. п.²¹

Началась разработка плана «Экологически чистого отопления северных районов в зимний период». В восточных и центральных районах эта задача будет выполнена в течение 2017—2018 гг., в западных — к 2020 г.²² Для этого предстоит: упорядочить традиционное потребление необработанного угля; на севере внедрить экологически чистую отопительную систему; обеспечить переход с угля на электричество или на газ не менее чем в 3 млн домохозяйств; полностью ликвидировать все угольные котельные небольшого размера на застроенных территориях городов окружного уровня и выше; интенсифицировать реконструкцию угольных электростанций в целях энергосбережения и минимизации выбросов. В бассейнах главных рек и в приоритетных районах предстоит наладить работу по предупреждению и устранению загрязнения воды²³.

В «Средне-долгосрочной программе научно-технического развития в области лесного хозяйства КНР до 2020 г.» определены основные направления научных исследований и технических инноваций: биотехника и селекция, взаимосвязь лесов и окружающей среды, экосистема и восстановление регрессивного экобаланса, борьба с опустыниванием, предотвращение лесных бедствий и др. Планируется сократить квоты вырубki лесов, активизировать лесопосадку на автодорогах и окраинах лесных участков. Разработан генеральный проект по созданию института национальных парков²⁴.

В ноябре 2016 г. в Китае создан второй инвестфонд в рамках строительства нового Шелкового пути. Его средства направят на экологические проекты. Цель проекта — помочь экономическому развитию стран, расположенных вдоль Шелкового пути, сохранив их уникальные экосистемы. Экологический фонд будет работать вместе с инфраструктурным. Проект основывается на принципе взаимной выгоды и гармоничного развития стран-участников²⁵.

Планируется вложить миллиарды долларов в разработку и внедрение альтернативных источников энергии, а также модернизацию промышленности и сельского хозяйства стран евразийского региона.

На первом этапе в приоритете борьба с опустыниванием и строительство солнечных электростанций. Предстоит построить инфраструктуру для выработки 10 млрд ватт солнечной энергии, восстановить около 500 тыс. га пустынных земель, создать порядка 200 тыс. новых рабочих мест. За реализацию проекта отвечают китайские банки развития. Помимо фонда, в работе участвуют частные инвесторы.

Обсуждение того, как правительство может стимулировать этот тип инвестиций было в центре внимания на саммите G20 4—5 сентября 2016 г. в Ханчжоу (пров. Чжэцзян). Впервые страны-участники достигли соглашения о наборе принципов, управляющих «зеленым финансированием» и признали его потенциал важным для экономического роста. Это первый шаг в создании международной финансовой системы поддержки зеленых проектов и внедрении принципа мотивирования странами их банковских систем инвестировать в экологические проекты.

В рамках своей стратегии Китай реализовал инициативу по привлечению частного капитала за счет продажи «зеленых» облигаций, по созданию «зеленого» кредитования, системы тестирования экологического риска, контрольных показателей для проверки надежности «зеленых» инвестиций. Министерство охраны окружающей среды КНР опубликовало «Руководство по охране окружающей среды при осуществлении иностранных инвестиционных проектов и сотрудничества», предписывающие китайским компаниям «своевременное выявление и упреждение экологических рисков, поддержания устойчивого развития в принимающих странах».

Эксимбанк КНР (Экспортно-импортный банк Китая (The Export-Import Bank of China/China Exim Bank) основан в 1994 г., принадлежит центральному правительству КНР и контролируется им) декларировал свое право инспектировать проекты и объекты за рубежом до, во время и после их создания на средства предоставленных займов, требовать исправления нарушений, прерывания контрактов и раннего возврата средств при неисполнении требований т.д. Пристальное внимание государства к экологической ответственности китайских компаний создает возможности для конструктивного диалога с инвесторами, которые при определенных усилиях могут дать положительные результаты.

Согласно государственным планам к 2020 г. Китай должен превратиться в инновационное государство и войти в число наиболее инновационно активных стран. Он уже и сейчас является лидером по инвестициям в «зеленые» технологии и готов к экологическому развитию. К 2020 г. по всей стране должны быть созданы образцовые зеленые предприятия и зеленые районы, снижены расходы сырья и энергии. Выбросы загрязняющих веществ на основных предприятиях тяжелой и химической промышленности планируется снизить на 20 %. Уровень «зеленого производства» в основных отраслях промышленности должен вырасти до мировых показателей. Обсуждается возможность перехода с системы оценки эффективности экономического развития, основанной на подсчете роста ВВП, на систему, основанную на индексе устойчивого развития или «Зеленом устойчивом ВВП» («green(ed) GDP»)²⁶.

Министерство охраны окружающей среды КНР обнародовало «План сотрудничества в области экологии и охраны окружающей среды в рамках инициативы «Пояса и пути». Цель Плана сотрудничества — устойчивое развитие стран-участниц. В рамках Московского экономического форума (МЭФ), который прошел 3—4 апреля 2018 г., предпринята попытка объективно оценить национальные выгоды от инициативы «Один пояс, один путь», проблемы сопряжения Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и инициативы «Пояс и путь» с учетом принятого КНР важнейшего положения «О соотношении сотрудничества по переносу производственных мощностей из Китая с экологической устойчивостью емкостью принимающих регионов»²⁷.

Эти «зеленые положения», объявленные одними из важных результатов Форума Шелкового пути, должны быть применены в контексте российско-китайского сотрудничества, в частности для привлечения в Россию инновационных зеленых технологий; внедрения экологических стандартов в управление трансграничными речными бассейнами; оценки экосистемных услуг; создания особо охраняемых природных территорий, внедрения процедур стратегической экологической оценки в планирование экономических коридоров Шелкового пути и т. д.²⁸ Россия и Китай должны решать экологические проблемы на основе взаимовыгодного сотрудничества!

Примечания

¹ Почему Россия и Китай поддерживают друг друга. URL: <http://tsrus.cn/pinglun/2013/04/03/22717.html>

² Официально утверждена Президентом Российской Федерации Д.А. Медведевым и Председателем Китайской Народной Республики Ху Цзиньтао 23 сентября 2009 г. в ходе встречи в Нью-Йорке. URL: http://www.chinaruslaw.com/RU/CnRuTreaty/004/201035210624_735729.htm

³ Китай. Шаги на пути построения «экологической цивилизации». URL: <http://www.agroxxi.ru/zhurnal-agroxxi/fakty-mneniia-kommentarii/yeekologicheskaia-civilizaciia-podnebesnoi.html>

⁴ Официально утверждена Президентом Российской Федерации Д.А. Медведевым и Председателем Китайской Народной Республики Ху Цзиньтао 23 сентября 2009 г. в ходе встречи в Нью-Йорке. URL: http://www.chinaruslaw.com/RU/CnRuTreaty/004/201035210624_735729.htm

⁵ Приказ Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 г. N 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации». URL: <http://base.garant.ru/12120191/#friends#ixzz43S V6u A1P>

⁶ Экологическая доктрина РФ статистики. URL: <http://www.scrf.gov.ru/documents/24.html>

⁷ ЭКО Консалтинг. URL: <http://eco-consalting.ru/v-ramkah-vii-nevskogo-ekologicheskogo-kongressa-v-sankt-peterburge-sostovalis-rossiisko-kitaiskie-peregovorv-po-voprosam-sotrudnichestva-v-prirodoohrannoi-sfere/>

⁸ *Титаренко М.Л.* Россия и ее азиатские партнеры в глобализирующемся мире. Стратегическое сотрудничество: проблемы и перспективы. М.: ИД ФОРУМ, 2012. С. 247.

⁹ URL: http://ecodelo.org/2259-sibir_i_dalnii_vostok_vzglyad_iz_kitaya-politika

¹⁰ Жэньминь жибао. 01.03.2017.

¹¹ URL: <http://www.zhb.gov.cn/english/SOE/soechina2016/english/2-preface.htm> (10.14.2016).

¹² URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0305/c31521-9185733.html> (07.03.2017).

¹³ URL: http://pavel.bazhanov.pro/blog/2015/09/china_environmental_tax_law_draft/ (01.29.2017).

¹⁴ URL: http://www.ved.gov.ru/reg/info/documentation/search_documents/?action=showproduct&id=4675&parent=0&start=4 (11.01.2017).

¹⁵ URL: http://russian.news.cn/2017-03/08/c_136113419.htm

¹⁶ URL: http://pavel.bazhanov.pro/blog/2015/09/china_enviromental_tax_law_draft/ (01.29.2017).

¹⁷ URL: http://pavel.bazhanov.pro/blog/2015/09/china_enviromental_tax_law_draft/ (01.29.2017).

¹⁸ URL: <http://www.zhb.gov.cn/english/SOE/soechina2016/english/2-preface.htm> (10.14.2016).

¹⁹ URL: http://ru.theorychina.org/xsqy_2477/201511/t20151112_331129.shtml (11.12.2015).

²⁰ Жэньминь жибао. 01.03.2017.

²¹ URL: http://russian.news.cn/2017-02/21/c_136073394.htm

²² Жэньминь жибао. 18.03.2017.

²³ URL: <http://russian.cri.cn/3060/2017/03/07/1s598381.htm> (06.03.2017).

²⁴ Жэньминь жибао. 01.03.2017.

²⁵ Ibidem.

²⁶ URL: http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm.
ВВП минус затраты на охрану окружающей среды, повышает адекватность отображения экономического потенциала развития страны.

²⁷ URL: <http://mirperemen.net/2018/02/odin-poyas-i-odin-put-vse-o-kitae-i-n-emnogo-bolshe/>

²⁸ URL: <http://special.tass.ru/ekonomika/4249983>

*Фэн Аньцюань**

АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ ФОРМ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Аннотация. Россия является самой богатой лесными ресурсами страной в мире, но не столь развитой лесной промышленностью. И каждый год нуждается в импорте большого объема древесной продукции с высокой добавленной стоимостью. Китай является государством с самым большим потреблением древесины в мире. Вслед за ограничением на вырубку природного леса, проведением политики запретов на вырубку, разрыв между спросом и предложением все более возрастает. В настоящее время Россия является самым крупным торговым партнером Китая в сфере лесной промышленности. Сотрудничество России и Китая характеризуется большой взаимодополняемостью. В настоящем документе приведены основные характеристики текущей ситуации российско-китайского сотрудничества в сфере лесной промышленности за последние годы, проанализированы существующие в этой области проблемы и потенциал развития, выдвинуты контрмеры и предложения, направленные на стимулирование российско-китайского сотрудничества в сфере лесной промышленности.

Ключевые слова: Китай, Россия, лесопромышленное сотрудничество, лесная промышленность, древесина.

* Фэн Аньцюань, младший научный сотрудник НИИ России Академии общественных наук (КНР).

С точки зрения наделенности природными ресурсами, Китай является страной, испытывающей дефицит в лесных ресурсах. Снабжение древесиной внутри государства не может удовлетворить существующие потребности. Очевидно, здесь имеется противоречие между спросом и предложением. Импорт древесины из-за границы является эффективным способом разрешения этого противоречия. Россия обладает крупнейшими запасами лесных ресурсов, при этом являясь крупным производителем и экспортером древесных материалов. Территории России и Китая граничат друг с другом, климатические условия также отличаются схожестью. Российская древесина и древесина Северного Китая также схожи по качеству, что особенно приветствуется китайскими производителями. В настоящее время Россия уже стала основным источником импорта древесины для Китая. В последние годы российское правительство, в целях подъема лесной промышленности, развития глубокой переработки древесины путем поднятия экспортных таможенных пошлин на необработанную древесину ограничивает вывоз кругляка, что оказывает огромное влияние на деревообрабатывающую промышленность Китая. Вслед за постоянными корректировками в сфере лесного бизнеса в обоих государствах и углублением процесса сотрудничества развитие российско-китайского лесопромышленного сотрудничества демонстрирует различные тенденции.

1. Текущее положение российско-китайского лесопромышленного сотрудничества

В последние годы, в условиях влияния Украинского кризиса, падения цен на нефть, девальвации рубля и других факторов с 2014 г. наблюдается спад российско-китайской торговли. Однако объемы торговли древесиной постоянно возрастают. В 2016 г. объем российского экспорта в Китай древесины и готовых изделий из дерева составил 2,59 млрд долл., что по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составляет прирост 17,1 %, и 9,5 % от общего объема российского экспорта в Китай. Россия является одним из основных государств, из которых Китай импортирует древесину. Торговля древесиной постоянно является важной составной частью торговли ме-

жду Россией и Китаем, но имеет однонаправленный характер, т. е. именно Китай осуществляет импорт из России, в обратном направлении очень редко.

(1.) Импорт российской древесины показывает тенденцию к возрастанию.

Что касается импорта необработанного леса, то в последние годы кривая импорта российского леса-кругляка показывает сначала резкий рост, затем плавное падение. Как показывает таблица № 1, в 1996—2007 гг. российско-китайская торговля древесиной постоянно находилась в состоянии роста. Объем необработанного леса, импортируемого Китаем из России, с 550 тыс. куб. м в 1996 г. возрос до 25,39 млн куб. м к 2007 г., увеличившись за 11 лет в 46 раз. Под влиянием повышения таможенных пошлин на экспорт необработанного леса со стороны России, международного финансового кризиса 2008 г., а также кризиса потребления древесины в Китае китайский импорт российского кругляка показывал непрерывную тенденцию к падению на протяжении четырех лет. В 2013 г. объем импорта составил всего лишь 10,25 млн куб. м. После этого импорт российской древесины вошел в период стабилизации и медленного оживления (~по 11 млн куб. м.). В 2016 г. он составил 12,76 млн куб. м, что по сравнению с 2015 г. составляет прирост около 2 млн куб. м.

Вслед за увеличением объема импорта удельный вес российской древесины в общем объеме импорта древесины Китаем год за годом повышался. В 1996 г. общий объем леса-кругляка, импортируемого из России, составлял в объеме импорта древесины Китаем только 17,2 %. В 2001 г. — превысил 50 %, в 2007 достиг 68,5 %, после 2008 г. удельный вес российского необработанного леса в китайском импорте начал снижаться, в 2010 г. упал до 41,3 %. Однако Россия по-прежнему является для Китая самым крупным партнером в торговле древесиной. Вслед за снижением объема импорта кругляка удельный вес российского необработанного леса в китайском импорте кругляка показывает тенденцию к снижению. В последние годы российский кругляк занимает примерно около 25 % китайского импорта необработанного леса.

Импорт Китаем российских пиломатериалов, в отличие от импорта необработанного леса, в настоящее время находится в состоя-

нии роста. В 2000 г. импорт Китаем российской листовой древесины составлял всего лишь 160 тыс. куб. м, в 2005 г. объем импорта листовой древесины впервые пробил отметку в 1 млн куб. м, достигнув уровня 1,06 млн куб. м. После этого, вслед за постепенным снижением импорта российского кругляка, рост импорта листовой древесины происходил достаточно быстро. В 2011 г. объем импорта этого материала превысил 5 млн куб. м, в 2016 г. 10 млн куб. м, достигнув величины 11, 6 млн куб. м. Начиная с 2010 г., Россия стала самым крупным источником импорта листовой древесины, составив 29,6 % от всего импорта листовой древесины Китаем. В 2016 г. данный показатель достиг 36,7 % .

Таблица 1. Импорт российской древесины в 1996—2016 гг.

	Импорт необработанной древесины (10 тыс. куб. м)			Импорт пиломатериалов (10 тыс. куб. м)		
	Общий импорт	Объем импорта из России	Удельный вес России, %	Общий импорт	Объем импорта из России	Удельный вес России, %
1996	319	55	17.2	93	1	1.1
1997	446	95	21.3	132	1.1	0.8
1998	482	159	32.9	168	1.2	0.7
1999	1013	431	42.5	217	8	3.7
2000	1361	593	43.6	363	16	4.4
2001	1686	874	51.8	403	30	7.4
2002	2433	1479	60.8	539	55	10.2
2003	2546	1433	56.3	551	56	10.2
2004	2631	1682	63.9	600	73	12.2
2005	2937	2045	69.6	597	109	17.8
2006	3215	2183	67.9	607	110	18.1
2007	3709	2539	68.5	651	154	23.7
2008	2957	1866	63.1	705	196	27.8
2009	2805	1481	52.8	993	312	31.6
2010	3435	1420	41.3	1481	438	29.6

Окончание табл. 1

	Импорт необработанной древесины (10 тыс. куб. м)			Импорт пиломатериалов (10 тыс. куб. м)		
	Общий импорт	Объем импорта из России	Удельный вес России, %	Общий импорт	Объем импорта из России	Удельный вес России, %
2011	4322	1500	34.7	2515	512	20.4
2012	3788	1166	30.8	2063	508	24.6
2013	4515	1025	22.7	23.94	582	24.3
2014	5188	1257	24.2	2565	656	25.6
2015	4456	1061	23.8	2658	815	30.7
2016	4872	1276	26.2	3151	1160	36.7

Источник: таможенная статистика КНР.

Объем инвестиций в российскую лесную промышленность продолжает увеличиваться.

Вслед за изменениями в российской политике торговли древесиной и повышением экспортных таможенных пошлин, экспорт российского необработанного леса будет продолжать уменьшаться. В то же время инвестиции в лесную промышленность, деревообрабатывающие предприятия России со стороны японских, южно-корейских, датских, голландских и других инвесторов непрерывно увеличиваются.

Заготовка леса и углубленная переработка древесины проходят завершение на месте. Конкуренция за импорт российской древесины постоянно обостряется. Для китайских предприятий, специализирующихся на торговле древесиной, возникает все больше сложностей с импортом российской древесины. Повышение себестоимости импорта в свою очередь приводит к сокращению прибыли предприятий. Прямое инвестирование в российскую лесную промышленность стало новым направлением развития российско-китайского лесопромышленного сотрудничества. В последние годы китайское инвестирование в российскую лесную промышленность ускоренно развивалось. В настоящее время только в Суйфэньхэ есть около 80-ти предприятий, специализирующихся на освоении заграничных

лесных ресурсов и обработке древесины. Инвесторы в основном представлены фирмами с китайским капиталом. Некоторые предприятия совместно с российскими компаниями основали совместные предприятия. В России объекты по вырубке леса и переработке древесины в основном расположены в Приморском крае, Амурской области, Хабаровском крае и других территориях¹.

2. Проблемы, существующие в российско-китайском лесопромышленном сотрудничестве

Несмотря на то, что в российско-китайском лесопромышленном сотрудничестве было достигнуто немало успехов, его будущее развитие сопряжено с множеством проблем и взаимообуславливающих факторов, которые в основном сводятся к следующим аспектам.

(1) Проблемы с российской стороны

1. Проблемы законодательства и ограничения торговли, связанные с экологией. Российская политика переменчива. В политике международной торговли постоянно могут произойти крупные корректировки. К тому же, в России, перед тем как их произвести, обычно не оставляют переходного периода. Этот аспект привносит много неопределенностей в российско-китайское сотрудничество. Большое количество споров юридического характера, возникающих в российско-китайском торговом сотрудничестве, связаны именно с этим. Что касается иностранных инвесторов, то для них получение юридической информации обычно не является доступным и прозрачным и часто запаздывает. Без обладания юридической базой и владения языком очень трудно освоить российские правила совершения сделок и обычаи сотрудничества. Кроме того, экологические барьеры в торговле также являются проблемой для иностранных инвесторов.

2. Отсталая инфраструктура лесной промышленности. Незрелость инфраструктуры российской лесной промышленности, является одним из факторов, обуславливающих развитие Леспрома России. Оборудование по переработке древесины сильно изношено, 80 % оборудования российских целлюлозно-бумажных предприятий

находится на службе на протяжении более 25 лет. Производство большей части механического оборудования лесной промышленности почти остановлено². С другой стороны, отсталость строительства транспортной инфраструктуры в лесных районах России является основным фактором, влияющим на приход в Россию иностранных инвесторов. В большинстве лесных массивов России не проведены шоссейные и железные дороги. Инвесторам приходится возлагать на себя строительство лесных дорог. Себестоимость проектов повышается на 20—40 %, соответственно удлиняется период возврата инвестиций.

3. **Несовершенная рыночная среда.** Трудности развития российско-китайского сотрудничества в сфере лесной промышленности в значительной степени связаны с несовершенной рыночной средой. Прежде всего, российско-китайский торговый рынок еще не создал достаточно совершенный механизм обмена данными. Обращение торговой информации с обеих сторон происходит с перебоями, согласованность рыночной экономики неполная. В дополнение к этому, находящиеся в России китайские коммерческие структуры не достаточно интенсивно собирают и систематизируют рыночные сведения. Предприятия, специализирующиеся на международной торговле и находящиеся в КНР, не могут в полной мере овладеть обстановкой функционирования российского торгового рынка, инвестиционной средой, ситуацией с технологическим развитием и другой важной информацией. Это приводит к тому, что обладающие определенной мощностью предприятия не могут осуществить состыковку проектов и развивать сотрудничество. Часть предприятий внутри КНР, специализирующихся на международной торговле, то и дело терпят неудачи в торговле с Россией. В российско-китайской торговле появились трудности развития. Кроме того, поскольку российская торгово-финансовая система не в полной мере стандартизирована, существуют недостатки в методах ведения международных расчетов в российских банках. Порой мелкие и средние предприятия по-прежнему используют незаконные каналы проведения торговых операций (расчеты наличностью без проведения через бухгалтерию и другие способы расчетов, чтобы уклониться от уплаты налогов).

Чтобы увеличить объем торговли с границей, Россия в свое время произвела реформирование банковской системы, однако интенсивность реализации проектов реформ была недостаточной. После проведенных реформ банки иногда не в состоянии приспособиться к потребностям российско-китайского торгового сотрудничества. Бывают случаи отсутствия порядка в банковской системе и совершенного законодательного руководства российского торгового рынка, что является основным фактором возникновения трудностей в российско-китайской торговле. В настоящее время значительно ускорился процесс инвестирования в российские предприятия. В процессе торговли с российской стороной китайские предприятия порой испытывают задержки в платежах по обязательствам, взятым на себя российскими предприятиями. Это приводит к серьезному снижению степени доверия в российско-китайском торговом сотрудничестве.

(2) Проблемы, существующие с китайской стороны

1. Малый масштаб и слабая мощь предприятий лесной промышленности. В настоящее время масштаб большинства предприятий лесной промышленности не велик. В лесной промышленности проявляется ситуация децентрализации. Большинство из предприятий рассредоточено в районах примыкающих к лесу. Малый масштаб производства ограничивает поставщиков, подрядчиков, представителей услуг и развитие других субъектов комплектующей инфраструктуры.

К тому же, при высокой пространственной рассредоточенности производств трудно произвести их слияние (например, интеграцию производства целлюлозы, бумаги и плиточного материала) и осуществить рост масштабов хозяйствования.

2. Нехватка реальной поддержки со стороны правительства. В настоящее время, несмотря на то, что государство оказывает большую политическую и финансовую поддержку лесопромышленной отрасли, поддержка местными правительствами предприятий, сотрудничающих с российским леспромом, проявляется очень слабо. Во-первых, между местными правительствами России и Китая не хватает гарантийного механизма обеспечения правовой основы сотрудничества. Правительствам не хватает базовых гарантий в отно-

шении рисков, с которыми сталкиваются предприятия, инвестирующие в Россию.

Специализирующиеся на инвестициях в Россию китайские предприятия вынуждены сами брать на себя риски. Кроме того, правительственные учреждения основное внимание уделяют крупным проектам, всячески поощряют строительство высокотехнологичных научных парков, предоставляют им поддержку в отведении земель в пользование, расходах по реализации проектов. Однако в отношении малых и средних предприятий частного капитала, сотрудничающих с Россией, правительства очень редко предоставляют им финансовую и политическую поддержку и не в состоянии решить проблемы, с которыми сталкиваются мелкие и средние предприятия.

3. Кооперативное сотрудничество не стандартизировано, обострены противоречия в обществе. В процессе многолетнего российско-китайского сотрудничества в сфере лесной промышленности в России постепенно сформировалась следующая концепция: запреты на вырубку лесов в Китае являются основной побудительной причиной активизации вырубок леса на российском Дальнем Востоке. Резко активизировалось российско-китайское лесопромышленное сотрудничество в сфере вырубки и заготовки леса и незаконные вырубки леса являются следствием коррупции в надзорных структурах самой России. Несмотря на то, что Россия поставляет Китаю большой объем древесины, население России на местах не имеет от этого соответствующей выгоды. Эти воззрения повсеместно распространены в обществе и влияют на менталитет местных жителей.

В России существует проблема ведения незаконных работ по добыче полезных ископаемых и вырубке леса. Определенная часть добытого при этом экспортируется нелегально. Побуждаемые жадной наживы китайские предприятия то и дело совместно с российскими коррупционерами и мафиозными группировками участвуют в незаконной вырубке лесов.

Ввиду того, что предприятия с китайской стороны не могут проверить источник происхождения древесины, они часто являются жертвами обмана лиц, осуществляющих незаконную вырубку леса, и предоставляющих им поддельные документы, подтверждающие

законность происхождения сырья. Многие китайские деревообрабатывающие предприятия по причине скупки краденного многократно подвергались штрафам, конфискации оборудования и даже вытеснялись с местного рынка, что приводило к их банкротству. Эти факты оказали негативное влияние на российско-китайское сотрудничество в комплексе, а также обострили противоречия между китайскими предприятиями, с одной стороны, и российским правительством и местным населением с другой стороны.

3. Перспективы российско-китайского лесопромышленного сотрудничества

Согласно последним статистическим данным, вплоть до конца 2015 г. площадь российских лесов составляла 796 млн га, что примерно равно 27 % площади мировых лесных ресурсов. Степень покрытия лесом (лесистость) составляла 46,6 %, а объем запасов леса 83,3 млрд куб. м., что составляет 25 % мировых запасов. Россия является самой богатой лесными ресурсами страной в мире. Лесной покров страны неравномерен, в основном сконцентрирован в северо-западной части страны, Сибири и на Дальнем Востоке. Площадь лесов Сибири и Дальнего Востока составляет более 70 % площади лесов России. А в южном федеральном округе площадь лесов составляет всего лишь 0,5 %, лесистость — менее 8 %.

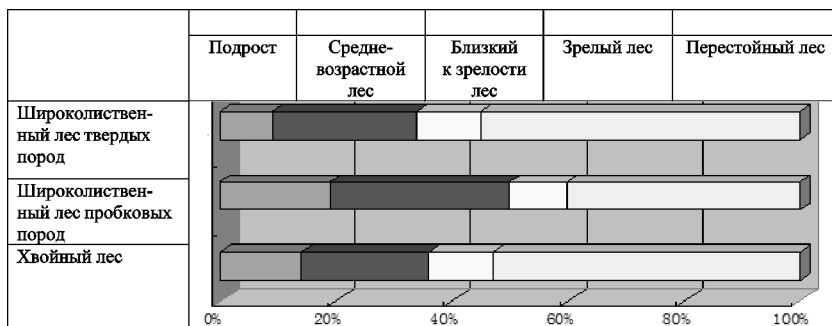


Рис. 1. Возраст и состав российских пород деревьев.
Источник: Лесное планирование Приморья (2010 г.).

Таблица 2. Расположение российских лесных ресурсов

	Площадь лесов, млн га	Объем запасов древесины, млрд куб. м	Лесистость, %
По всей России	796,2	83,3	46,6
Центральный федеральный округ	22,7	4,0	35,0
Северо-Западный федеральный округ	88,4	10,3	52,5
Южный федеральный округ	4,4	0,7	7,5
Приволжский федеральный округ	37,9	5,8	36,8
Уральский федеральный округ	69,8	8,0	38,4
Сибирский федеральный округ	276,5	33,5	53,8
Дальневосточный федеральный округ	296,2	21,0	48,0

Источник: Российские региональные социально-экономические показатели (2015 г.).

Состав пород деревьев российского леса представлен главным образом хвойными и широколиственными. Площадь хвойного леса составляет примерно более 500 млн га, что равно примерно 75 % от общей площади лесов в РФ. Основные породы деревьев — сосна и ель. Площадь широколиственного леса составляет более 200 млн га, что примерно равно около 25 % лесной площади. Российский широколиственный лес можно разделить на два вида. Первый — это обладающий достаточно низкой экономической ценностью — пробковый широколиственный лес (береза, тополь и др.). Другой вид — обладающий достаточно высокой экономической ценностью широколиственный лес деревьев твердой породы (дуб, липа и др.). С точки зрения возрастной структуры деревьев, российский лес представлен в основном зрелым и перестойным лесом, занимающим более половины лесной площади. Удельный вес молодого леса (подроста) очень мал, не достигает и 20 %. С точки зрения состава современного российского леса, большинство объема лесных запасов занимает зрелый и перестойный лес. Если вовремя не производить вырубки,

взрачивание нового леса и обновление, то может произойти глобальное расточительство лесных ресурсов, препятствующее воплощению их экономической ценности.

Китайский лес хотя и представлен разнообразными видами деревьев, но лесные ресурсы расположены неравномерно: на востоке много, на западе мало. На севере преобладают природные леса, на юге — искусственные. По степени обладания лесными ресурсами Китай отстает от среднемирового уровня. Результаты восьмой общегосударственной инвентаризации лесных ресурсов (февраль 2014 г.) показывают, что площадь лесов по всему государству составляет 210 млн га, или 5,2 % мировой площади лесов. Степень покрытия лесом (лесистость) составляет 21,6 %, объем лесных запасов — 15,2 млрд куб. м. Площадь природного леса составляет 122 млн га, объем лесных запасов 12,3 млрд куб. м. Площадь искусственного леса составляет 69 млн га, объем лесных запасов — 2,5 млрд куб. м. По разнообразию лесных пород КНР стоит на 1-м месте в мире. Показатели площади лесного покрова и объема лесных запасов занимают 5-е и 6-е место в мире соответственно. Площадь искусственных лесов по-прежнему находится на первом месте в мире. Несмотря на то, что Китай обладает довольно большими лесными ресурсами, площадь лесов в среднем на человека составляет 0,15 га, т. е. только 25 % от среднемирового уровня. Величина запасов леса в среднем на человека составляет 11 куб. м, или 14 % от среднемирового уровня. Китай по-прежнему является государством, страдающим дефицитом лесов, характеризующимся хрупкими экосистемами. Степень лесного покрытия намного ниже 31 % среднемирового уровня. По-прежнему существует проблема определенной нехватки лесных ресурсов, проблема их невысокого качества и неравномерного расположения по стране.

Китай — самая крупная держава по импорту и переработке древесины, производству и экспорту изделий из нее. Вслед за резким увеличением спроса на лесопroduкцию на китайском и зарубежном рынках, объем производства лесопroduкции в Китае непрерывно возрастает. Объем производства бумаги, фанеры, деревянной мебели и плиточного материала находится на первом месте в мире, что представляет серьезные вызовы для снабжения древесиной китайского

рынка. С апреля 2014 г. постепенно начали вводить запреты на коммерческие вырубki природного леса. С апреля 2017 г. коммерческие вырубki леса будут полностью запрещены. Согласно расчетам Ассоциации лесной промышленности Китая (CHINA TIMBER & WOOD PRODUCTS DISTRIBUTION ASSOCIATION), ежегодный дефицит древесины достигает 50 млн куб. м.

Россия, с точки зрения ресурсного потенциала, обладает богатыми лесными запасами, но имеет серьезные недостатки, влияющие на развитие лесной промышленности. А китайские северо-восточные районы обладают полной производственной цепочкой, хорошим техническим оснащением и рабочей силой, имеющей большой опыт в сфере лесной промышленности. Можно сказать, что сотрудничество России и Китая в сфере лесной промышленности является взаимодополняющим. В будущем путем усиления регионального лесопромышленного сотрудничества между двумя государствами можно исходить из этих особенностей.

(1) Технологическое сотрудничество в области лесной промышленности

Китай обладает огромным рынком потребления древесины, Россия — богатыми лесными ресурсами. Нужно расширять и усиливать сотрудничество северо-восточных регионов Китая с дальневосточными и сибирскими регионами России. Технологии вырубki леса в Сибири и на Дальнем Востоке РФ достаточно отстали. Отсутствует активное применение технологий выращивания и обновления леса, промежуточных вырубok и других методов управления лесным хозяйством. Это, без сомнения, ведет к расточительству лесных ресурсов и находящихся под лесом земель. К тому же, из-за неэффективной работы по обеспечению ежегодной противопожарной безопасности происходят лесные пожары, приводящие к колоссальному ущербу лесных ресурсов. Ввиду того, что китайский Северо-восток, российский Дальний Восток и сибирские регионы схожи по широте, климатическим условиям и составу почв, строительство основополагающих лесопромышленных баз является желательным типом сотрудничества. Россия путем использования преимуществ китайских технических ресурсов, рабочей силы и технологий защиты лесов может усилить технологии управления собственными лесными ресур-

сами и находящимися под лесом землями. Заимствуя прогрессивный управленческий опыт предприятий китайской лесной промышленности, осуществлять хозяйствование лесными ресурсами. А Китай с помощью экспорта техники, оборудования и других составляющих производства может развивать торговлю древесиной. Например, в содержание технического сотрудничества с РФ, реализуемого провинцией Хэйлуцзян в сфере устойчивого хозяйствования лесными ресурсами входит: сотрудничество в области технологий хозяйствования и управления имеющимися в наличии лесными ресурсами, технологий защиты, преобразование и использование болот и водно-болотных угодий, технологии восстановления лесов путем культивирования облепихи на безлесных землях плохого качества, технологий защиты природного леса и других высокоэффективных, устойчивых к использованию технологий, а также — в области технологий вырубке и перевозки, технологий генетического улучшения древесных культур, выращивания посадочного материала и соответствующих исследованиях лесных ресурсов и растительного покрова, технологий применения генетической селекции в лесной промышленности, прогнозировании лесных пожаров, а также комплексного использования древесных материалов.

(2) Сотрудничество в сфере использования рабочей силы

Сибирь и Дальний Восток относятся к малонаселенным регионам. Нехватка и старение рабочей силы стало основным фактором, обуславливающим трудности освоения лесных ресурсов. Освоение государственных лесных районов на Северо-востоке КНР вылилось в создание технически оснащенных и хорошо обученных делу заготовки, транспортировки и обработки древесины рабочих коллективов. С уменьшением возможных для освоения ресурсов и падением объема производства проявилась такая проблема, как избыток производительных сил. В государственных лесных хозяйствах имеется большое количество профессиональных и незанятых рабочих. Эти рабочие имеют определенное преимущество в использовании технологий, информации и капитала. Могут производить обработку материала и изготовление продукции в соответствии с требованиями рынка. Обладают навыками обработки и производства продукции³. Рабочие лесной промышленности Северо-востока КНР не только

обладают хорошей приспособляемостью к российскому климату, знакомы с производственными проектами российской лесной промышленности, но также могут эффективно использовать оборудование по культивации растений, заготовке леса, переработке древесины и целлюлозно-бумажному производству. Обладая преимуществами в рабочей силе, несвойственными другим государствам, Китай может использовать наилучшую, предоставляющуюся ему в данный момент возможность по освоению Сибири и Дальнего Востока. Используя преимущества рынка труда в лесной промышленности, решая проблемы трудоустройства, можно также продвинуть развитие российской лесной промышленности.

(3) Сотрудничество в области глубокой переработки древесины

Валютную прибыль от российского экспорта лесной продукции дают главным образом лес—кругляк и пиломатериалы. В этом перечне не хватает древесной продукции с высокой добавленной стоимостью, что приводит к недостаточной конкурентоспособности России на рынке древесной продукции. Отсталость, нехватка оборудования и технологий углубленной переработки древесины являются базовыми факторами, обуславливающими развитие деревообрабатывающей промышленности. В последние годы конкурентные преимущества цен на российские древесные полуфабрикаты на мировом рынке снижаются, намного уступая государствам северной Европы или Америки. Не хватает рыночной конкурентоспособности. Чтобы повысить производство готовой или переработанной продукции российской лесной промышленности, а также ее рыночную конкурентоспособность, некоторые российские специалисты предлагают следующее: снизить пошлины на импорт, чтобы решить проблемы с оборудованием. Далее, путем смягчения противоречий в области нехватки оборудования и технологий в то же время ускорить создание собственных российских предприятий по производству деревоперерабатывающего оборудования. Однако при нынешней обстановке даже имеющие значительный капитал и возможности к техническому переоборудованию предприятия вынуждены закупать импортное оборудование. А у Китая как раз есть современное оборудование, могущее удовлетворить потребности предприятий российской лесной промышленности.

4. Предложения по российско-китайскому лесопромышленному сотрудничеству

Повышение эффективности государственной экономики через внутриотраслевую торговлю, стимулирование развития экономики на росте масштабов производства, экономия ресурсов и другие аспекты имеют важное значение в экономике и являются тенденциями будущего развития торговли. В настоящее время российско-китайская отраслевая торговля древесной продукцией характеризуется очень низким уровнем, находится на начальной ступени развития. Только путем повышения уровня российско-китайской внутриотраслевой торговли можно стимулировать стабильный рост российско-китайской торговли древесной продукцией.

(1) Стандартизация и усовершенствование рыночной структуры российско-китайской торговли древесной продукцией

В настоящее время российско-китайская торговля лесопродукцией активно развивается, масштабы увеличиваются. Однако в проведении реальных торговых операций постоянно существует проблема «серого растаможивания» и других трудностей, вступающих в противоречие с существующим законодательством и экономическим порядком. Существование этих проблем препятствует развитию внутриотраслевой торговли между Россией и Китаем, совершению прорыва в развитии российско-китайской торговле древесиной. Поэтому для того, чтобы создать благоприятную обстановку для развития торговли древесиной между Россией и Китаем, правительства обоих государств должны уделить внимание вопросам усовершенствования и стандартизации рыночной структуры торговли лесопродукцией обоих государств.

В первую очередь необходимо системно проанализировать существующие проблемы и расхождения в системе торговли лесопродукцией обоих государств, соответствующим образом скорректировать свою экономическую политику, учредить усовершенствованные политические нормативы торгово-экономического сотрудничества обоих государств в сфере лесной промышленности, ввести законодательные нормативы для рынка по сделкам с лесопродукцией. То есть — создать для российско-китайской торговли лесопродукци-

ей открытую, справедливую рыночную среду. Кроме того, необходимо всячески пресекать незаконную заготовку лесопродукции и незаконную торговлю, дабы защитить законные интересы каждой из сторон. Необходимо всячески снижать торговые риски каждой из сторон, усилить степень доверия между российскими и китайскими предприятиями, непрерывно стимулируя поэтапное развитие двусторонней торговли лесопродукцией. Также следует усилить служебное функционирование и взаимодействие между соответствующими правительственными учреждениями обоих государств, повысить эффективность работы, создать хорошую рыночную атмосферу, защитить законные интересы предприятий лесной промышленности. В то же время необходимо усилить надзор над рынком торговли древесной продукцией между Россией и Китаем. Как можно раньше прекратить «серое растаможивание» и другие незаконные явления; учредить законы, на которые можно и нужно опираться, новый порядок в торговле, в котором за нарушение законов следует взыскание.

(2) Полная согласованность освоения лесных ресурсов и защиты окружающей среды

Проведение Китаем освоения российских лесных ресурсов входит в намерения дружественной политики и сотрудничества между правительствами обоих государств. Поэтому предприятиям лесной промышленности, наряду с погоней за максимальной выгодой, необходимо возлагать на себя ответственность перед обществом, придерживаться курса на устойчивое развитие лесных ресурсов и лесной промышленности, разумного освоения российских лесных ресурсов. Китайское правительство должно принять меры к побуждению китайских предприятий уделять внимание как экономической, так и экологической эффективности в освоении российских лесных ресурсов. Необходимо на основе обеспечения экологической функции лесных ресурсов и их эффективности для общества разумно осуществлять рубку российских лесных ресурсов, категорически пресекать такое явление, как «основной упор делаем на рубку, пренебрегая выращиванием». В то же время необходимо проводить разумную, отвечающую критериям научности, переработку срубленного леса. Проводя вырубку лесных ресурсов, необходимо вовремя выращивать быстрорастущий высокодоходный лес, предотвращая порождение

вырубками почвенных эрозий и ухудшение экологии. С другой стороны, помимо этих защитных мер, необходимо при лидирующей роли КНР создавать систему сертификации лесов России и Китая. Это позволит, с одной стороны, усилить защиту лесных ресурсов России, прекратить незаконные рубки и торговлю, с другой стороны, ввести сертификацию бережливого лесного хозяйствования FSC и PEFC, практикующиеся в развитых странах, создать систему сертификации лесов, отвечающую потребностям развивающихся стран. Таким образом, двигаясь от чужих инициатив к созданию своих собственных, можно стимулировать благоприятное развитие торговли лесопродукцией.

(3) Усилить строительство объектов базовой инфраструктуры, улучшить инвестиционную среду

Ввиду исторических причин, расстояние между западной и восточной частями России очень большое. Сибирь и Дальний Восток отстают в строительстве объектов базовой инфраструктуры. В плане лесопромышленного сотрудничества России не хватает современного оборудования и хорошей инфраструктуры в виде транспортных артерий и мостов. Эффективность мер налоговых преференций и соответствующей политики реализуется не в полной мере. В дополнение к этому в России могут существовать анти-иностранные настроения, а ситуация в этой сфере не всегда безопасна. Все это обуславливает формирование направлений концентрации китайских денежных потоков, чтобы использовать историческую возможность усиления активности России в освоении Сибири и Дальнего Востока. Движение к созданию наилучшей инвестиционной среды является неизбежной тенденцией развития регионов Сибири и Дальнего Востока.

(4) Усилить предотвращение правовых рисков, улучшить функционирование надзорных механизмов

Большинство оценок инвестиционных проектов, сконцентрированных в области экономики, технического обоснования безопасности (ТС ТООБ), юридического контента являются документами, содержащими только внешние формализованные высказывания с недостатком прямых адресных формулировок. Средства на должные финансовые вливания в предотвращение правовых рисков выделя-

ются очень незначительные. Почти не предпринимается никаких мер обеспечения безопасности. Ощущается недостаток углубленного внимания к правовому фактору в отношении инвестирования в Россию и профессионального анализа. Существует недостаток исследований правовых норм законов о правах страны-реципиента (получателя инвестиций), тесно связанных с инвестированием, и системных исследований таких аспектов, как, например: право на землю, режим оповещения, правила регистрации, а также заграничного финансового режима, законов о компаниях и др. То есть, юридическим документам придается чисто формальное значение. А результат от колоссальных инвестиционных рисков ставится в зависимость от личных качеств конкретных персон управленческого состава. Это в свою очередь неизбежно закладывает риски для последующего хозяйствования и движения обратного потока капитала и ресурсов.

Для изменения этой ситуации, усиления административного контроля над предприятиями, инвестирующими в Россию, повышения восприимчивости руководящего звена соответствующих фирм к законам, касающихся работы зарубежных компаний, их способностей к суждению и реакции, необходимо всемерно усилить изучение корпоративного законодательства и других законов государства-реципиента, комплексно увеличить мягкую силу инвестирующих за рубеж китайских инвесторов, снизить риски внесистемной циркуляции колоссальных инвестиций, гарантировать безопасность инвестирования вовне.

В условиях отсутствия законодательства, для установления экстренных положений переходного периода, необходимо при руководящей роли компетентных ведомств правительства, участия изучающих законодательство консультационных служб учредить специальную структуру, ведающую делами лиц, инвестирующих за границу, институционализировать обучение, управление и оценку хозяйственников, инвестирующих за границу. Таким образом усилить создание бизнес-команд предприятий, инвестирующих за рубеж. Необходимо формировать механизм контроля рисков инвестирования за рубеж, привлекать специалистов, владеющих языком, специальными знаниями, разбирающихся в капиталовложениях за границей. Необходимо также привлекать квалифицированных юристов для

того, чтобы предоставлять осуществляющему транснациональную хозяйственную деятельность предприятию такие возможности, как проведение юридической экспертизы ТО (технического обоснования) проектов, участие в переговорах, проверки контрактов. Необходимо выявлять и контролировать правовые риски, заложенные в проектах фирм находящихся в России, в которые уже вложены средства и в проектах, инвестирование в которые только планируется, а также предлагать правительству планы предотвращения рисков, помогать предприятиям успешно функционировать за рубежом.

Перевод: Н.В. Прохорова

Примечания

¹ *Чэнь Минчжэнь*. Чжунъэ мучжи линь чаньпин маоидэ сяньчжуан цзи синь тайши цзи дуйцэ // Чжунго линье цзинцзи. 2014 нянь, 4 ци, ди 38-42 е. : [Чэнь Минчжэнь. Текущее состояние в российско-китайской торговле древесиной, новые тенденции и ответные меры] // Экономика лесной промышленности Китая. 2014. № 4. С. 38—42].

² *Тан Шуай, Сун Вэймин*. Чжунъэ линье хэцэ мяньлиньдэ синши хэ фачжань цюши // Гоцзи цзинцзи хэцэ, 2013 нянь, ди 11 ци, ди 52-55 е. : [Тан Шуай, Сун Вэймин. Перспективы российско-китайского лесопромышленного сотрудничества и тенденции развития] // Международное экономическое сотрудничество. 2013. № 11. С. 52—55].

³ *Тянь Юань, Ли На*. Элосы жуши дуй чжунъэ муцай маоидэ инсян юй дуйцэ // Дуйвай цзинмао шиу. 2013 нянь, ди 4 ци, ди 89-91 е. : [Тянь Юань, Ли На. Влияние вступления России в ВТО на торговлю древесиной и контрмеры] // Внешнеторговые операции. 2013. № 4. С. 89—1].

Чу Дунмэй (КНР)*

АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ СИТУАЦИИ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ

Аннотация. С момента распада Советского Союза, сельское хозяйство стало важной составляющей частью российско-китайского сотрудничества. После принятия китайского плана по возрождению Северо-восточных провинций и российской Стратегии по развитию Дальнего Востока, двустороннее сотрудничество в сфере сельского хозяйства стремительно развивается, хотя и сталкивается с определенными проблемами, такими как различия в законодательстве, инвестиционный климат и т. п. На фоне постоянного расширения сотрудничества по сопряжению китайской концепции «Один пояс — один путь» и российского проекта Евразийского союза, сотрудничество двух стран в сфере сельского хозяйства имеет очень хорошие перспективы.

Ключевые слова: Китай, Россия, сотрудничество в сфере сельского хозяйства.

Российско-китайские отношения достигли этапа всестороннего стратегического партнерства и сотрудничества. Сейчас две страны стремятся к тому, чтобы во всех сферах установить действенные механизмы сотрудничества. Сотрудничество в сфере сельского хозяй-

* Доктор наук, младший научный сотрудник Института приграничных исследований Китайской академии общественных наук.

ства является важной частью практического сотрудничества России и Китая, имеющей широкие перспективы развития, а также важной областью сопряжения. Экономического пояса шелкового пути и Евразийского союза. В этой статье рассматривается текущее состояние российско-китайских отношений в сфере сельского хозяйства, анализируются имеющиеся проблемы, дается прогноз развития и предлагаются возможные законодательные меры для стимулирования сотрудничества.

Состояние российско-китайских отношений в сфере сельского хозяйства

Текущая стадия развития сельского хозяйства в России

Сельское хозяйство является важной отраслью народного хозяйства России. Согласно статистике 2015 г.¹, хотя общая площадь России является самой большой в мире — 17 млн кв. км, но из-за сложных климатических условий только 13 % земель пригодны для сельскохозяйственного применения (1,9 млн кв. км). Среди них площадь культивируемых земель оставляет 1,16 млн кв. км, то есть 60 % от общей площади сельскохозяйственных земель; луга занимают 0,17 млн кв. км (8,9 %); пастбища занимают 0,53 млн кв. км (28 %); многолетние леса занимают 18 тыс. кв. км (0,9 %); 36 тыс. кв. км приходится на горные области (1,9 %). Несмотря на такое соотношение, Россия все равно является страной с самой большой площадью сельскохозяйственных земель в расчете на душу населения, которая составляет 1,53 гектара, что в 4 раза больше, чем в Китае, и в 26 раз больше, чем в Японии; площадь культивируемых земель на душу населения составляет в России 0,85 гектара, что в 11 раз больше, чем в Китае и в 26 раз больше, чем в Японии². Все это означает, что у российско-китайского сельскохозяйственного сотрудничества имеется хорошая база для развития.

По многим причинам развитие российского сельского хозяйства долгое время отставало от других стран. В 90-х годах XX века, в период перехода к рыночной экономике, выпуск сельскохозяйственной продукции снижался. Начиная с 2000 г., по мере улучшения экономической ситуации выпуск сельскохозяйственной продукции

начал расти, и различные отрасли сельского хозяйства показали тенденцию к росту. Россия предприняла определенные меры для того, чтобы вернуться в группу крупнейших сельскохозяйственных производителей в мире, и эти меры оказали очень хорошее воздействие. На данный момент Россия — это очень важный производитель на мировом рынке сельскохозяйственной продукции. В 2014 г. общее производство зерновых составило 105 млн т, что в 2 раза больше производства Германии³. Еще в большей степени заметна роль России как производителя пшеницы. В 2014 г., Россия произвела 60 млн т пшеницы, обогнав США; производство пшеницы в России более чем в два раза превышает аналогичное производство в Германии или в Австралии. Если смотреть на подушевые показатели, то производство зерновых также находится на первых позициях в мире, в то время как овощи, молоко и яичная продукция находятся в середине списка, а мясо и птица — в конце. На рис. 1 и 2 отображены показатели производства отдельных сельскохозяйственных культур и продуктов в России и некоторых других странах.

Таким образом, Россия — серьезный производитель на мировой карте сельского хозяйства, она занимает первое место в производстве зерновых и пшеницы. С 2000 г. в России наблюдается стабильная тенденция к росту сельскохозяйственного производства, но в последние годы мы видим сильные колебания, свидетельствующие о том, что российское сельское хозяйство все еще находится на начальных этапах развития, когда все еще применяются отсталые технологии. Общий выпуск сельскохозяйственной продукции можно использовать для оценки скорости развития сельского хозяйства в стране и проведения межстранового анализа. В 2014 г. индекс общего выпуска сельскохозяйственной продукции составил 116 (100 = уровень 1960 г.)^{*} то есть скорость роста была ниже, чем в Китае, Индии, Бразилии, Австралии, а также Узбекистане, но выше чем в США, Германии, Белоруссии⁴.

Как показывает рис. 3, начиная с 90-х годов XX в., во время переходного периода в экономике общий выпуск сельхозпродукции

^{*} Примечание [AS1]: В оригинале единицы не указаны, пометка сделана на основании рисунка.

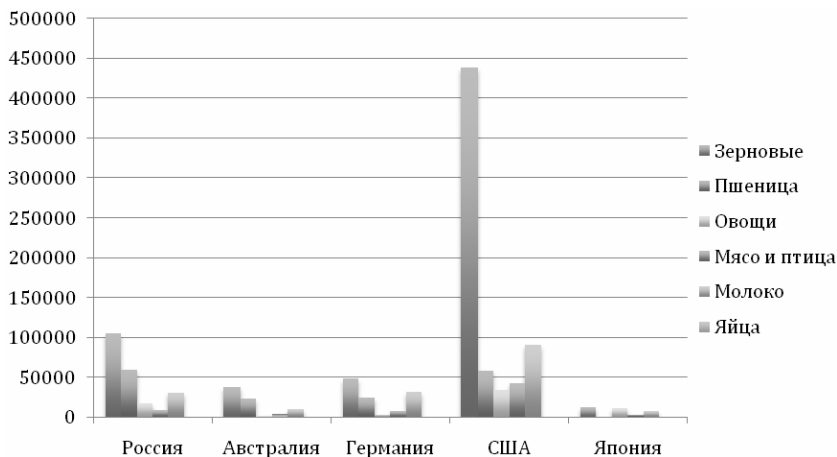


Рис. 1. Производство ключевых сельскохозяйственных культур и продуктов в некоторых странах мира в 2014 г. *Источник:* Сельское хозяйство, охота и охотничье хозяйство, лесоводство в России. 2015. Федеральная служба государственной статистики

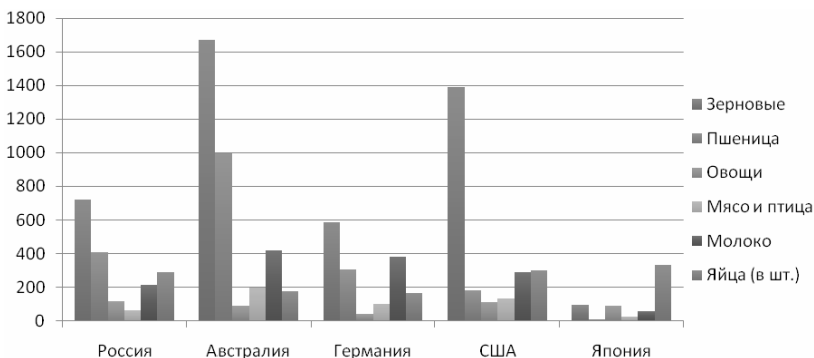


Рис. 2. Подушевое производство ключевых сельскохозяйственных культур и продовольствия в некоторых странах в 2014 г. *Источник:* Сельское хозяйство, охота и охотничье хозяйство, лесоводство в России. 2015. Федеральная служба государственной статистики

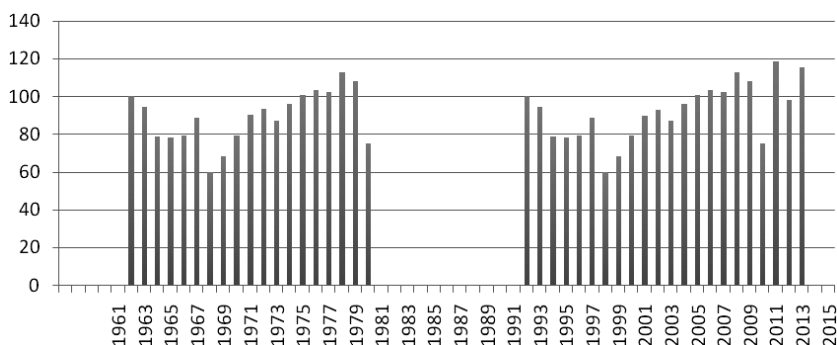


Рис. 3. Общий выпуск сельскохозяйственной продукции в России в 1960—2014 гг. *Источник:* База данных Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО)

постоянно снижался, достигнув минимума в 1998 г., после чего он начал расти и в 2008 г. достиг показателей 1978 г.⁵ Начиная с 2008 г. и до сегодняшнего дня, общий выпуск сельхозпродукции показывает значительные колебания.

Вклад сельского хозяйства в экономику России является не очень большим, что можно увидеть по доле добавленной стоимости в сельском хозяйстве в ВВП. В 2013 г. она составила 3,95 %, что меньше чем китайские 9,4 %⁶. Кроме того, развитие сельского хозяйства в России идет неравномерно по регионам — среди восьми федеральных округов три округа относятся к развитым в сфере сельского хозяйства: Центральный федеральный округ, Южный федеральный округ и Поволжский федеральный округ. Именно они занимают самую большую долю в общероссийском сельскохозяйственном производстве. Сибирский федеральный округ также является важным игроком в отрасли, обеспечивающим продовольственную безопасность России. Что касается других федеральных округов, то нужно отметить, что в Дальневосточном федеральном округе сельское хозяйство существенно отстает и показывает самые низкие показатели производства⁷. Широчайшие просторы России, бесконечные поля и пастбища, а также особенности потребления россиян определили структуру сельского хозяйства как отрасли производства, объединяющей животноводство и растениеводство. Нужно отме-

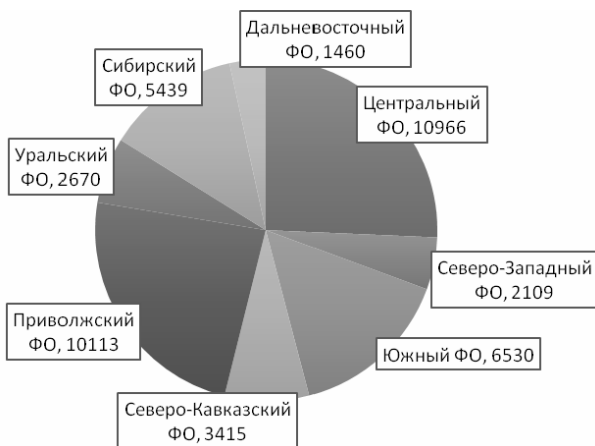


Рис. 4. Производство сельскохозяйственной продукции по федеральным округам. *Источник:* Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник. Росстат. 2015

тять, что по мере экономического роста структура отрасли менялась. С 2000 г. и до текущего момента растениеводство и животноводство в России были практически равны по выпуску продукции, причем растениеводство было несколько выше. По состоянию на 2014 г. соотношение между выпуском продукции в растениеводстве и животноводстве составляет 51,45 к 48,55⁸.

Последние два года скорость развития сельского хозяйства в России превысила другие отрасли. В 2015 г. ВВП сократился на 3,7 %, в то время как сельское хозяйство выросло на 2,2 %⁹.

Международное сотрудничество России в сфере сельского хозяйства

В 2012 г. объем внешней торговли сельскохозяйственной продукцией в России составлял 2,05 % от общемирового показателя, что позволило России занять седьмое место в мире по размерам этой торговли. С 2005 по 2014 гг. экспорт из России* вырос с 242 млрд долл. до 498 млрд долл., в том числе экспорт продовольствия и сель-

* Примечание [AS2]: В оригинале сельскохозяйственная продукция, но сами цифры соответствуют общему экспорту.

скохозяйственного сырья вырос с 4,5 млрд долл. до 19 млрд долл. Доля продовольствия и сельскохозсырья в экспорте из России выросла с 1,9 % в 2005 г. до 3,8 % в 2014 г. Импорт* вырос с 99 млрд долл. в 2005 г. до 287 млрд долл. в 2014 г., в том числе импорт продовольствия и сельхозсырья вырос с 17 млрд долл. до 40 млрд долл. Доля продовольствия и сельскохозяйственного сырья в общем импорте России упала с 17,7 % до 13,9 %.¹⁰ Тенденция к росту оборота внешней торговли сельскохозяйственной продукцией очевидна, при этом дефицит этой торговли достаточно существенный — с 2000 по 2012 г. экспорт сельскохозяйственной продукции вырос с 1,5 млрд долл. до 17 млрд долл. (среднегодовые темпы прироста составили 22,2 %), а импорт — с 7,4 млрд долл. до 41 млрд долл. (15,4 %)¹¹.

Основные экспортеры сельскохозяйственной продукции в Россию — это Европейский союз, Бразилия и США. В 2012 г. на них пришлось соответственно 35,4 %, 6,8 % и 5,4 % российского импорта. Основные импортеры российской сельскохозяйственной продукции — Европейский союз, Турция и Египет. Их доля в экспорте России составляют соответственно 14,4 %, 11,4 % и 10,6 %. Таким образом, импорт в Россию гораздо более концентрирован по сравнению с экспортом¹². С 2005 г. торговля России продуктами питания и сельскохозяйственным сырьем со странами дальнего зарубежья¹³ постепенно росла, но импорт всегда существенно превышал экспорт. Кроме того, доля продовольствия и сельскохозяйственного сырья в общем экспорте из стран дальнего зарубежья выросла с 1,1 % в 2005 г. до 3,2 % в 2014 г. За исключением 2012 г., торговля продовольствием и сельскохозяйственным сырьем со странами СНГ также постепенно росла, причем импорт также существенно превышал экспорт, создавая внешнеторговый дефицит. Доля продовольствия и сельскохозяйственного сырья в общем экспорте России в страны СНГ выросла с 6,7 % в 2005 г. до 8 % в 2014 г., а доля в импорте упала с 20,4 % до 17,7 %. Товарооборот продовольствия и сельскохозяйственного сырья со странами дальнего зарубежья выше, чем со странами СНГ¹⁴. После украинского кризиса, в связи с

* Примечание [AS3]: В оригинале сельскохозяйственная продукция, но сами цифры соответствуют общему импорту.

американскими и европейскими санкциями, а также запретом на импорт турецких продуктов, торговля России с США и Европой, включая товарооборот сельскохозяйственной продукции, сильно снизилась. Для удовлетворения внутреннего спроса и открытия новых рынков сбыта Россия расширила сельскохозяйственное сотрудничество с азиатскими странами, в особенности с Китаем. Структура внешней торговли сельскохозяйственной продукцией достаточно стабильна. Основные статьи экспорта — это зерновые, морепродукты, напитки, растительное масло, продукты животноводства и т. п., причем структура экспорта очень концентрирована, а экспортируемые зерновые — это в основном пшеница. Основные статьи импорта — это продукты животноводства, фрукты, напитки, овощи и морепродукты, причем ключевой статьёй импорта всегда оставалась продукция животноводства, будь то говядина, свинина или птица; потребность России в этой продукции во многом закрывается за счет импорта.

В последнее время, иностранные компании все больше интересуются российским сельским хозяйством. По данным Центрального банка Российской Федерации, в 2010—2015 г. сельское хозяйство (включая лесное хозяйство и рыболовство) ежегодно привлекало от 500 до 600 млрд долл. иностранных инвестиций; общий объем инвестиций в этот период составил 1,5 млрд долл. В первой половине 2016 г. сельское хозяйство привлекло 250 млн долл. По данным Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) в 2016 г. значительный объем иностранных инвестиций пошел в сельское хозяйство. Количество проектов с иностранным участием в сфере сельского хозяйства увеличилось почти на треть. По данным газеты «Известия», в планах инвесторов из Юго-Восточной Азии и Европы сельскохозяйственная промышленность стоит на втором месте по приоритетности. В частности, институциональные инвесторы из Китая, Таиланда и Юго-Восточной Азии возводят крупный комплекс по переработке молока в Рязанской области, птицеводческий комплекс в Ленинградской области, а также инвестируют в крупные продовольственные холдинги «Эфко» и «Националь»¹⁵. Российское сельское хозяйство очень привлекательно для европейских компаний. Ряд европейских компаний создали в России Комитет пищевой промыш-

ленности при Ассоциации европейских компаний. В него входят такие компании, как Bonduelle, Cargill, Danone Russia, DSM, Dupont Science & technologies, Ferrero Russia, Nestle Rossiya. Все эти компании работают на российском рынке уже длительное время. Иностранные инвестиции в сельское хозяйство неравномерно распределены по регионам, основной объем накопленных иностранных инвестиций приходится на Центральный федеральный округ. В 2016 г. Центральный федеральный округ в общей сложности привлек свыше 400 млн долл. иностранных инвестиций; следующие за ним Южный федеральный округ и Дальневосточный федеральный округ привлекли 150 млн долл. и 120 млн долл. соответственно.

Привлекательность российского сельского хозяйства для инвесторов состоит в масштабах российского рынка, а также в планах местных сельскохозяйственных производителей на расширение бизнеса, но из-за геополитической нестабильности, непрозрачного управления, особенностей банковской системы, неразвитой инфраструктуры, недостатка кадров инвесторы сталкиваются со сложностями. Эффективность работы органов управления очень низкая, взаимодействие с банковской системой также вызывает много сложностей. Большая часть российских банков все еще сильно забюрократизирована. Хотя в последние 10 лет видны определенные улучшения, но проблемы для инвесторов все равно остаются. Опрос иностранных компаний в России, проведенный Ernst & Young Valuation and Advisory Services в 2015 г., показал, что 90 % респондентов верят в высокий экономический потенциал России. По их мнению, в текущей ситуации экономика сталкивается с определенными вызовами, и в краткосрочной перспективе это может негативно сказываться на интересе иностранных инвесторов. При этом 50 % респондентов планирует расширять свой бизнес в России, то есть они с оптимизмом смотрят на развитие своей отрасли.

Российско-китайское сотрудничество в сфере сельского хозяйства: сферы сотрудничества и масштаб

В последние годы, сельское хозяйство постепенно становится важной сферой двустороннего сотрудничества России и Китая. Товарооборот сельскохозяйственной продукции между двумя сторона-

ми постоянно растет, Китай все больше вкладывается в российское сельское хозяйство, постоянно расширяется обмен технологиями.

Россия — это крупнейший экспортер продовольствия в мире, а Китай — крупнейший его импортер. Россия надеется открыть китайский рынок. Российско-китайская торговля сельскохозяйственной продукцией составляет всего 1 % от товарооборота и имеет очень большой потенциал. В 2016 г. экспорт сельскохозяйственной продукции из России в Китай вырос на 22 %. Потребности Китая в импорте продовольствия растут, а Россия активно ищет возможности выхода на китайский рынок. По данным Федеральной таможенной службы РФ, в 2016 г. экспорт продовольствия из России в Китай вырос на 22 % по сравнению с предыдущим годом, и доля Китая составила 11 % от всего продовольственного экспорта. Китай стал крупнейшим импортером российской сельскохозяйственной продукции и продовольствия. Китай очень интересуется российскими «зелеными» продуктами и сельскохозяйственной продукцией в целом. Россия и Китай подписали ряд соглашений касательно импорта зерновых, продуктов питания, мороженого, меда и т. п. Сейчас идут переговоры по вопросу импорта из России продукции мясопереработки. Основные показатели по торговле сельскохозяйственной продукцией представлены в табл. 1.

Одновременно с продвижением сотрудничества в формате крупных проектов также развивается и сотрудничество на уровне малого и среднего бизнеса. Россия организовала экспортный центр для поддержки выхода малого и среднего бизнеса на внешние рынки; проходящая в Харбине российско-китайская выставка также способствует сотрудничеству малого и среднего бизнеса. Международные электронные торговые площадки являются ключевой зоной роста российско-китайского товарооборота, Alibaba и другие электронные торговые площадки помогают малому и среднему бизнесу при помощи интернет-технологий развиваться при сравнительно небольших вложениях.

В последние годы активное развитие Дальнего Востока России, китайская промышленная политика «выхода вовне» и другие государственные программы поддержали превращение сельскохозяйственного сотрудничества в важную составляющую отношений при-

Таблица 1. Российско-китайская торговля сельскохозяйственной продукцией в 2016 г. (млн долл.)

	Импорт КНР из РФ	Экспорт КНР в РФ
Фрукты, орехи, сухофрукты	—	364
Фруктовоовощные продукты	—	234
Овощи и корнеплоды	—	381
Рыба и морепродукты	1033	216
Отходы пищевой промышленности, удобрения, корма	43	—
Масличные культуры, семена, промышленные растения, ингредиенты кормов	145	—
Табак, табачные продукты	—	—
Другие животные	173	—
Какао и какаопродукты	66	—
Мука, крахмал, молочные продукты; кондитерские изделия	41	—
Всего	1501	1177

Примечание [AS4]: В таблице применялись разные единицы для импорта и экспорта (миллионы долларов и сотни миллионов долларов). Все значения переведены в миллионы долларов. Предположительно, указаны не все категории; в частности, в источнике указаны растительные и животные масла с объемом экспорта 176 млн долл. (URL: https://countryreport.mofcom.gov.cn/record/view110209.asp?news_id=53262).

Источник: Текущая ситуация в торговле и двусторонней торговле по странам (Россия), 2016 г. Министерство коммерции КНР.

граничных регионов России и Китая. Правительства северо-восточных провинций КНР и дальневосточных регионов РФ поддерживают идею создания российско-китайского агропарка. Китай имеет преимущество в сельскохозяйственной технике, агротехнологиях и технологиях животноводства, а также в наличии квалифицированной рабочей силы, в то время как Дальний Восток России обладает существенными сельскохозяйственными ресурсами. Таким образом две страны могут установить благоприятные взаимодополняющие отношения.

Несмотря на широкие просторы российского Дальнего Востока, сельское хозяйство в регионе недостаточно развито, и по отдельным категориям продовольствия регион не может обеспечить даже собственную потребность и в значительной мере опирается на поставки из-за границы и из Сибирского федерального округа. Деятельность КНР в дальневосточном агропарке помогает удовлетворить жизненные потребности местного населения. На данном этапе Россия и Китай прорабатывают новые направления политики и финансовые механизмы сотрудничества. К примеру, Россия и Китай основали совместный фонд агроинвестиций с капиталом в 2 млрд долл., чтобы способствовать развитию сотрудничества сторон в сфере растениеводства, землеустройстве, таможенных процедур, продовольственной логистики и дистрибуции. Россия и Китай также создали Фонд развития сельскохозяйственной промышленности Дальнего Востока для придания импульса развитию отрасли в регионе. Президент России В.В. Путин также предложил открыть сухопутный коридор транспортировки зерновых на территории Сибири и Дальнего Востока. В будущем зерновые, выращенные в этих регионах, будут экспортироваться в Китай и другие страны Азии. Кроме того, на территории Амурской области и провинции Хэйлунцзян была создана зона свободной торговли сельскохозяйственной продукцией, расчеты в которой ведутся в местной валюте. Провинция Цзилинь открыла агропарки и животноводческие комплексы более чем в десяти регионах России. Специальная зона российско-китайского сотрудничества в передовых отраслях сельского хозяйства «Дуннин Хуасинь» в провинции Хэйлунцзян была внесена в список приоритетных стратегических проектов инициативы «Один пояс — один путь». Этот агропарк в данный момент обеспечивает порядка 400 рабочих мест, причем к 2018 г. число рабочих мест увеличится до 2000. Агропарк не только создает рабочие места, улучшает транспортную и другую инфраструктуру, но также уделяет внимание социальной ответственности бизнеса, содействуя организации школ для местного населения.

Производство сельскохозяйственной техники в России в целом не очень развито и во многом зависит от импорта. В 2016 г., производство сельхозтехники в России резко выросло. В первой половине

2016 г. производство тракторов и комбайнов выросло на 35 %¹⁶. Сельхозтехника — важная статья китайского экспорта в Россию. В городе Цзямусы провинции Хэйлунцзян ежегодно проводится Российско-китайская выставка-продажа сельскохозяйственной техники: в 2014 г. общий объем заключенных на выставке контрактов составил 302 млн юаней, объем внешнеторговых соглашений о сотрудничестве — 183 млрд долл.¹⁷

Проблемы российско-китайского сотрудничества в сфере сельского хозяйства

Основные проблемы, с которыми сталкивается российско-китайское сотрудничество в сфере сельского хозяйства — это плохой инвестиционный климат и недостатки инвестиционной политики, преобладание проектов производства низкого передела, а также недостаточное использование существующего потенциала сотрудничества.

Плохой инвестиционный климат в России создает определенные трудности для инвесторов и управленцев

Согласно докладу Всемирного экономического форума «Мировая конкурентоспособность 2015—2016», основные препятствия для ведения бизнеса в России — это коррупция, высокие налоги, сложности с финансированием, запутанное налоговое законодательство, низкая эффективность органов власти, инфляция, неравномерный уровень образования, плохая производственная этика, недостаточная обеспеченность инфраструктурой, слабая инновационная составляющая, строгое трудовое законодательство, распространенность воровства и бездействие правоохранительных органов, сложное валютное регулирование, нестабильность власти, недостатки системы здравоохранения¹⁸. При этом политика правительства часто меняется, законодательные нормы обновляются с большой скоростью, что также создает сложности для ведения предпринимательской деятельности. Согласно опросу иностранных компаний в России, проведенному Ernst & Young Valuation and Advisory Services в 2015 г., 77 % опрошенных надеются, что российская законодательная система станет более стабильной¹⁹.

Российская система налогообложения подвергается активной критике со стороны иностранных инвесторов. В то же время в вопросах таможенного регулирования есть очевидные улучшения, хотя сложный документооборот и технические требования, бездействие государственных органов и судов все так же создают множество проблем для предпринимателей. Однако респонденты отмечают, что каналы взаимодействия с федеральным правительством стали более прозрачными; 50 % респондентов считают, что инвестиционный климат в регионах значительно улучшился²⁰. Еще одна серьезная проблема — это рабочая сила. В связи с особенностями обрабатывающих отраслей, производство часто находится в малонаселенных районах. Даже при существенных усилиях и инвестициях, к примеру в строительство инфраструктуры, талантливая молодежь покидает эти места, и найм работников становится настоящей проблемой. Также существует проблема частых поправок к законодательным актам, которые вынуждают предприятие менять свои производственные процессы, что дает дополнительную нагрузку на управляющий персонал и финансирование.

Нестабильность отношений России с Западом также сказывается на привлечении иностранных инвестиций²¹. Протекционистская политика России в сфере сельского хозяйства повысила расходы российско-китайского агропарка на экспорт зерновых. Международное сотрудничество российского Дальнего Востока в сельском хозяйстве призвано разрешить проблему обеспечения местного населения зерновыми, в связи с чем установлена достаточно высокая экспортная пошлина. Что касается получения разрешения на работу в России, то китайские граждане сталкиваются с определенными ограничениями — действуют жесткие квоты на рабочую силу, стоимость визы достаточно высокая, срок действия визы короткий. Процедура пересечения границы для китайских рабочих достаточно сложная, что влияет на эффективность работы.

Потенциал сотрудничества используется не в полной мере

Если брать в качестве примера сельскохозяйственные проекты, то заметно, что Китай преимущественно участвует в производствах низкого передела и не создает вертикально интегрированных хол-

дингов. К примеру, в российско-китайском агропарке в связи с недостаточными начальными вложениями капитала не хватает сушильных площадей, складов и шкафов для сушки, а также логистических мощностей, что делает агропарк только лишь базой для производства сырья низкого передела, доля продукции высокого передела явно мала. Для повышения доли добавленной стоимости необходимы крупные инвестиции на начальном этапе²².

Потенциал сотрудничества не соответствует его масштабу

Дальний Восток обладает богатыми сельскохозяйственными ресурсами, площадь сельскохозяйственных земель превышает 60 млн га, площадь культивируемых земель составляет 24 млн га, большое количество культивируемых земель не используется. В структуре международного сотрудничества Дальнего Востока по площади арендуемой земли Китай проигрывает Японии, Южной Корее, Новой Зеландии, Сингапуру, Голландии и другим странам. Вышеназванные государства сразу после распада Советского Союза заняли большую часть качественных культивируемых земель на Дальнем Востоке — японские, корейские и другие компании установили партнерские отношения с российскими предприятиями и физическими лицами и ведут обработку земли в формате совместных предприятий или совместных проектов. Большая часть культивируемых земель находится в долгосрочном пользовании, небольшая часть сдана в аренду на 49 лет и используется для фактической перепродажи, то есть в будущем может сложиться так называемый класс откупщиков по сбору арендной платы, что еще больше увеличит затраты Китая на развитие сельскохозяйственных проектов на Дальнем Востоке России.

Прогноз развития российско-китайских отношений в сфере сельского хозяйства

Россия и Китай — хорошие соседи. Сегодня, когда две страны договорились о сопряжении инициативы «Один пояс — один путь» и Евразийского союза, когда активно продвигаются партнерские отношения в Евразии, создается евразийский рынок и ведется реальное сотрудничество, сельское хозяйство играет важную роль.

Для начала нужно отметить, что обе страны оказывают существенную политическую поддержку стратегии развития сельскохозяйственного сотрудничества. Развитие сельскохозяйственного сотрудничества согласуется со Стратегией развития сельского хозяйства РФ и Стратегией развития Дальнего Востока. Россия выдвинула ряд стратегических инициатив для широкомасштабного развития Дальнего Востока, и развитие международного сельскохозяйственного сотрудничества — одна из важных предлагаемых мер. Сельское хозяйство в регионе недостаточно развито, регион не может обеспечить собственную потребность в зерновых. Россия надеется привлечь производителей, обладающих передовыми производственными технологиями и технологическим оснащением, а Китай обладает передовыми агротехнологиями и техникой. К примеру, агропарк «Новая дружба» уже стал ключевым образцовым проектом Приморского края, и краевые власти обращают на него большое внимания. Китайский агропарк предоставил России современные технологии и оборудование для крупномасштабного сельскохозяйственного производства, а также высококвалифицированную рабочую силу, способствовал развитию современного сельского хозяйства, повысил уровень обеспечения потребности в зерновых и в целом способствовал экономическому развитию региона.

Сотрудничество с Россией также соответствует потребностям развития китайского сельского хозяйства. Площадь культивируемых земель КНР ограничена, водных ресурсов недостаточно, в связи с чем возможности развития сельского хозяйства также ограничены. В Сибирском федеральном округе расположено 23,7 % культивируемых земель России, общая площадь 56,8 млн га. Площадь культивируемых земель Дальневосточного федерального округа составляет 5,6 млн га, причем 96 % располагается в южной части, в регионах вдоль границы с КНР: Приморский край (26,3 %), Хабаровский край (9,6 %), Амурская область (60,6 %), причем обрабатывается только 65 %. Российско-китайское сотрудничество в сельском хозяйстве увеличит мировое предложение зерновых, сделает цену на зерновые более стабильной, поможет бороться с бедностью и голодом, улучшит мировую продовольственную безопасность. Председатель Президиума Совета по внешней и оборонной политике Сергей

Караганов в «Азиатской стратегии России» выдвинул идею, что Россия и Китай должны развивать деловое сотрудничество в «зеленом» сельском хозяйстве, а также в водоемком сельском хозяйстве.

Во-вторых, российско-китайское сельскохозяйственное сотрудничество строится на очень благоприятной основе. Хотя оно и началось сравнительно поздно, но за последние два года показало существенные темпы роста. Благоприятная основа — это географическое соседство, взаимодополняющий характер распределения сельскохозяйственных ресурсов и видов продукции, огромный объем китайского внутреннего рынка. В качестве ключевого региона сотрудничества Дальний Восток располагает 100 млн му культивируемых земель; российско-китайское сотрудничество имеет взаимодополняющий и долгосрочный характер. Производство сельскохозяйственной продукции в двух странах также носит взаимодополняющий характер, выпускаемая в одной стране продукция востребована на рынке страны-партнера. К примеру, китайские овощи могут продаваться на российском рынке, а российская мука, рыба и другие продукты пользуются спросом в Китае.

Широкие перспективы открываются перед сотрудничеством в сфере «зеленого», экологически чистого сельского хозяйства. Дальний Восток — важная сельскохозяйственная база России, обладающая богатейшими ресурсами, незагрязненной землей и чистой окружающей средой. В связи с географической близостью и активным желанием сотрудничества со стороны местных властей, провинция Хэйлуцзян имеет хорошую основу для сельскохозяйственного сотрудничества с Россией. К примеру, зона посадки сельскохозяйственных культур группы «Бэйдахуан» в районе Муданьцзян — образцовое современное агропредприятие с высоким уровнем механизации, уходом за посевами, высокотехнологичными процессами в растениеводстве и т. п. Открывшая российско-китайское сотрудничество зона экономического сотрудничества в сфере современного сельского хозяйства на оз. Ханка — это эффективный механизм продвижения сотрудничества в выращивании зерновых, животноводстве, туризме и т. п., а также стратегический выбор в пользу повышения уровня двусторонних отношений и «зеленого» развития региона оз. Ханка. С целью создания современной зоны экономического со-

трудничества вокруг оз. Ханка в полной мере используются региональные преимущества России и Китая, что создает новую площадку и новую модель двустороннего сотрудничества, которая вовлекает лидирующие агрокомпании и объединения региона, определяет содержание сельскохозяйственного сотрудничества. Этот проект может не только способствовать всестороннему сотрудничеству на межрегиональном уровне, но и разрешить некоторые проблемы развития российско-китайского сельскохозяйственного сотрудничества, такие как большое количество небольших игроков, недостаточная мощь отдельного игрока, маленькие масштабы производства, неэтичное поведение, недобросовестная конкуренция и т. д., а также помочь эффективному соединению двух рынков и двух источников ресурсов.

Меры для стимулирования российско-китайского сотрудничества в сфере сельского хозяйства

Гармонизация законодательства

В связи с тем, что сфера сельского хозяйства играет важную роль в укреплении практической основы российско-китайского сотрудничества, обе страны должны на государственном уровне определить механизмы для гармонизации сотрудничества в этой сфере: назначить ответственных за гармонизацию отраслевого законодательства, а также на государственном уровне определять политику для агроинвестиций, финансирования сельскохозяйственных проектов, создания новых производств, сбыта продукции и других сфер. Инвестиционный климат России нуждается в оздоровлении, законодательная система несовершенна. Необходимо, чтобы как региональные, так и центральные власти, разработали механизмы гармонизации для стимулирования сельскохозяйственного сотрудничества, и практического развития двусторонних отношений.

Создание сервисной платформы

Необходимо создать общую платформу для оказания услуг с использованием интернета и современных медиатехнологий, чтобы сделать передачу отраслевой информации участникам рынка более

эффективной. Это также позволит малому и среднему бизнесу обеих стран искать возможности для сотрудничества максимально эффективно и с минимальными затратами, повысит эффективность сотрудничества.

Финансовые услуги и страхование

В связи с недостаточно развитой банковской системой, затраты на получение финансовых услуг в России сравнительно высоки. При развитии сельскохозяйственного сотрудничества, необходимо расширить охват отрасли финансовыми и страховыми услугами. В России для аренды земли необходим крупный первоначальный взнос, кроме того, многие земли длительное время не обрабатываются, сельскохозяйственная инфраструктура устарела и необходимо строить все «с нуля», что также требует значительных вложений на начальном этапе. В связи с этим доступные финансовые услуги — это основа развития сельскохозяйственного сотрудничества. Страхование очень важно, т. к. оно дает жизненно важные гарантии для участников сотрудничества, в особенности для малого и среднего бизнеса.

Важнейшие направления сотрудничества

Сельское хозяйство — очень важная сфера сотрудничества. В Китае уже есть очень много компаний, в особенности в провинции Хэйлуцзян, которые инвестировали в сельское хозяйство Дальнего Востока и не только получили прибыль, но и сделали существенный вклад в развитие экономики региона. Торговля сельскохозяйственной продукцией — очень перспективная отрасль российско-китайского сотрудничества. Взаимодополняющий характер многих видов продукции может обеспечить потребительский спрос обеих стран. Агротехнологии также являются важной областью сельскохозяйственного сотрудничества — Россия и в особенности Восточная Сибирь традиционно обладает значительным потенциалом в исследованиях и разработке. Уровень развития агротехнологий в Китае постоянно повышается. Россия и Китай могут объединить силы и развивать научно-техническое сотрудничество.

Перевод: А.А. Слободенюк

Примечания

¹ Данные Росреестра на 1 января 2015 г., без учета Республики Крым (включают сельскохозяйственные земли во временном пользовании, а также пастбища и луга, арендуемые у городских администраций).

² Сельское хозяйство, охота и охотничье хозяйство, лесоводство в России. 2015. Федеральная служба государственной статистики.

³ Сельское хозяйство, охота и охотничье хозяйство, лесоводство в России. 2015. Федеральная служба государственной статистики.

⁴ База данных Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО).

⁵ Там же.

⁶ Там же.

⁷ Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник. Росстат. 2015.

⁸ Сельское хозяйство, охота и охотничье хозяйство, лесоводство в России. 2015. Федеральная служба государственной статистики.

⁹ URL: <http://www.agroinvestor.ru/investments/article/25946-ne-te-dengi/>

¹⁰ Сельское хозяйство, охота и охотничье хозяйство, лесоводство в России. 2015. Федеральная служба государственной статистики.

¹¹ UN comtrade database.

¹² Сельское хозяйство, охота и охотничье хозяйство, лесоводство в России. 2015. Федеральная служба государственной статистики.

¹³ При анализе показателей внешней торговли, Росстат делит все страны на страны СНГ и страны дальнего зарубежья.

¹⁴ Сельское хозяйство, охота и охотничье хозяйство, лесоводство в России. 2015. Федеральная служба государственной статистики.

¹⁵ Иностранные инвестиции в сельское хозяйство России выросли // Инвестиции для каждого. 25.11.2016. URL: <http://www.invest-rating.ru/financial-news/?id=6345>

¹⁶ Элосы нун'е цзисе шэнчань чэн лян вэй шу цзэнчжан. Чжун э цзысунь ван. URL: <http://www.chinaru.info/zhongejmyw/shichangshangqing/42910.shtml>

¹⁷ 2014нянь хэйлуңцзян цзямусы чжун э нунци чжаньсяо хуй гонэй цзяо 3 и юань. URL: <http://cz.xcabc.com/News/33874.html>

¹⁸ WEF, Global Competitiveness Report 2015—2016.

¹⁹ Investment climate in Russia—Foreign investor perception. EY Building a better working world. Ernst & Young Valuation and Advisory Services. 2015.

²⁰ Investment climate in Russia—Foreign investor perception. EY Building a better working world. Ernst & Young Valuation and Advisory Services. 2015.

²¹ URL: <http://www.agroinvestor.ru/investments/article/25946-ne-te-dengi/>

²² Хэйлунцзян шэн нункэнь Муданьцзян гуаньли цзюй: Цзоу сян чжун э банцзяо «Синь юи» пусе «Сычоу чжи лу» синь пяньчжан — Хэйлунцзян шэн нункэнь Муданьцзян гуаньли цзюй гуаньюй «Идай илу» цзяньшэ дэ фачжань сылу» // Нунчан цзинци гуаньли. 2014. Вып. 3.

Научное издание

**Проблемы торгово-экономического
сотрудничества
российского Дальнего Востока
и Северо-Востока Китая**

В 2 книгах

Книга 1

Выпускающий редактор *Е.В. Белилина*
Корректоры: *Л.С. Лаврова, Г.П. Манчха, Н.Б. Потапова*
Компьютерная верстка *С.Ю. Тарасова*
Обложка *Т.В. Иваншиной*

Подписано в печать 30.05.2019.
Формат 60×84/16. Печать офсетная. Гарнитура «Таймс».
Печ. л. 27,0. Бумага офсетная.
Тираж 500 экз. (1-й завод — 150 экз.).
Заказ № 10

Уважаемые читатели!

Электронные версии книг, выпускаемых ИДВ РАН,
размещаются в электронной библиотеке института,
находящейся на интернет-сайте ИДВ РАН
www.ifes-ras.ru

Контакты:

по вопросам работы электронной библиотеки —
Отдел наукометрии и информационных
технологий ИДВ РАН,
тел.: +7-499-124-0802 или e-mail: it@ifes-ras.ru.

Почтовый адрес ИДВ РАН:

Москва 117997, Нахимовский пр-т, 32.