

**ОЦЕНКА ПЕРВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
В РУСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯС И ПУТЬ»*****Яна Валерьевна ЛЕКСЮТИНА**

доктор политических наук, доцент кафедры американских исследований,
Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Российская Федерация
lexyana@ya.ru
ORCID: отсутствует
SPIN-код: 9633-0244

История статьи:

Получена 28.03.2018
Получена в доработанном
виде 19.04.2018
Одобрена 03.05.2018
Доступна онлайн 16.07.2018

УДК 339.92, 339.5
JEL: F02, F05, F21

Ключевые слова:

российско-китайское
сотрудничество, китайские
инвестиции в России,
инициатива «Пояс и путь»,
торгово-экономическое
сотрудничество,
транспортная
взаимосвязанность

Аннотация

Тема. Долговременный стратегический характер выдвинутой председателем Китайской Народной Республики Си Цзиньпином инициативы «Пояс и путь» предопределяет необходимость раскрытия значения и первых результатов ее реализации для Российской Федерации.

Цели. Оценка результатов реализации китайской инициативы «Пояс и путь» на российском направлении.

Методология. Результаты российско-китайского сотрудничества в русле реализации инициативы «Пояс и путь» оценивались по трем направлениям: повышение транзитно-транспортного потенциала России, оживление инвестиционной активности Китая в России и российско-китайской торговли, интенсификация политического взаимодействия и гуманитарного сотрудничества России и Китая.

Результаты. Отмечены методологические сложности при оценке текущих итогов инициативы «Пояс и путь», обозначены цели Китая и России в реализации данной инициативы, перечислены потенциальные вызовы, которые она может представлять для России, обобщены достигнутые за период 2013–2017 гг. результаты российско-китайского сотрудничества в рамках этой инициативы.

Выводы. Результаты российско-китайского сотрудничества в русле реализации инициативы «Пояс и путь» за прошедшие с момента обнародования инициативы неполные пять лет весьма скромны: крайне сложно и медленно идет процесс реализации транспортно-логистических проектов, проходящих по территории России; китайские инвестиции в нашу страну хотя и резко увеличились в 2015–2016 гг., но направляются преимущественно на совершение сделок слияний и поглощений в энергетическом секторе; масштабы и структура российско-китайской торговли существенно не изменились. Россия пока не смогла в полной мере раскрыть потенциал китайской инициативы «Пояс и путь» и использовать широкие возможности, которые данный проект, по многочисленным заверениям китайской стороны, несет для развития многих стран мира.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2018

Для цитирования: Лексютина Я.В. Оценка первых результатов российско-китайского сотрудничества в русле реализации китайской инициативы «Пояс и путь» // *Национальные интересы: приоритеты и безопасность*. – 2018. – Т. 14, № 7. – С. 1333 – 1347.
<https://doi.org/10.24891/ni.14.7.1333>

Введение

Одной из наиболее крупных по своему географическому охвату и грандиозности ожидаемых социально-экономических результатов для всей Евразии инициатив

XXI в. стала предложенная председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г. инициатива «Пояс и путь». За прошедшие неполные пять лет из инфраструктурного регионального проекта «Экономический пояс Шелкового пути» она превратилась в глобальную инклюзивную инициативу, способную оказывать сильное влияние на многие страны

* Работа выполнена в рамках научно-исследовательского проекта, финансируемого Санкт-Петербургским государственным университетом, грант № 17.37.226.2016.

мира. По данным китайского правительства, на декабрь 2017 г. 86 государств и международных организаций подписали 100 соглашений о сотрудничестве в рамках этой инициативы, включающих соглашения о строительстве инфраструктуры, финансового сотрудничества, культурных обменов и пр.

Вхождение этой инициативы в качестве составной части в партийный документ самого высокого уровня – Устав Коммунистической партии Китая – свидетельствует о серьезности и долговременности намерений Китая реализовывать ее. Важно учитывать и то, что для ее реализации Китай располагает достаточными финансовыми средствами, являясь второй мировой экономикой, крупнейшим держателем золотовалютных резервов. Уже созданы и успешно функционируют специальные финансовые механизмы, призванные аккумулировать и выделять средства на реализацию этой инициативы – это Фонд Шелкового пути в размере 40 млрд долл. США (на прошедшем 14–15 мая 2017 г. форуме высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках «Пояса и пути» Си Цзиньпин обнародовал планы докапитализации Фонда Шелкового пути еще на 14,5 млрд долл. США) и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций с уставным капиталом в 100 млрд долл. США [1]. На этом фоне инициатива «Пояс и путь» предстает в качестве объективной реальности, которую приходится учитывать всем странам мира.

С момента выдвижения Китаем инициативы «Пояс и путь» Россия неоднократно выражала Пекину свою поддержку этой инициативы. Впервые положительная реакция российского политического руководства на выдвинутую в сентябре 2013 г. инициативу «Экономический пояс Шелкового пути» была зафиксирована в российско-китайском совместном заявлении, принятом в мае 2014 г. по итогам официального визита в КНР В.В. Путина¹.

¹ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия. 20.05.2014.
URL: http://news.kremlin.ru/ref_notes/1642

Спустя год, 8 мая 2015 г., было сделано заявление о сопряжении Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза, а в мае 2017 г. Президент России выступил в качестве почетного гостя форума высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках «Пояса и пути». На форуме прозвучали, пожалуй, наиболее сильные высказывания Президента РФ в поддержку китайской инициативы: «...Россия не только поддерживает проект «Один пояс, один путь», но и будет активно участвовать в его реализации совместно с китайскими партнерами и, конечно, со всеми другими заинтересованными странами»². Хотя к настоящему моменту Москва не подписала с Пекином каких-либо специализированных соглашений о сотрудничестве в реализации инициативы «Пояс и путь» (или хотя бы меморандума о сотрудничестве в этом направлении), Пекин рассматривает Россию как страну, уже участвующую в реализации инициативы «Пояс и путь». В ежегодно публикуемых ежегодниках о китайских зарубежных инвестициях Россия причисляется к группе стран, расположенных вдоль «Пояса и пути».

Ввиду интенсификации усилий Китая по воплощению в жизнь инициативы «Пояс и путь» ее комплексная оценка с позиции того потенциала, который она несет в себе для России, является важной практической задачей, стоящей перед российскими политическими и экспертными кругами.

Методологические сложности при оценке инициативы «Пояс и путь»

При анализе инициативы «Пояс и путь» и ее влияния на динамику и содержание отношений Китая с его партнерами возникают два взаимосвязанных друг с другом методологических вопроса.

Первый вопрос заключается в том, какие именно проекты следует рассматривать как

² Заседание круглого стола лидеров форума «Один пояс, один путь». 15.05.2017.
URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/54496>

реализуемые в русле данной инициативы. Дело в том, что многие проекты, которые сейчас относят к инициативе «Пояс и путь», на самом деле были инициированы и даже начали реализовываться задолго до обнародования инициативы в 2013 г. Например, многие проекты в рамках одного из магистральных направлений инициативы «Пояс и путь» – китайско-пакистанского экономического коридора – были инициированы и частично реализованы намного раньше обнародования инициативы Экономического пояса Шелкового пути. Подобные примеры есть и в сфере российско-китайского сотрудничества. Ныне реализуемый и позиционируемый как результат российско-китайского сотрудничества в русле инициативы «Пояс и путь» проект совместного производства широкофюзеляжного дальнемагистрального пассажирского самолета на самом деле начал прорабатываться гораздо раньше 2013 г. Предварительные обсуждения и коммерческие переговоры между российской Объединенной авиастроительной корпорацией и Китайской корпорацией гражданского авиастроения по этому вопросу были начаты еще в 2011 г.

В связи с этим представляется, что инициативу «Пояс и путь» следует рассматривать как концептуальное оформление процессов, которые уже объективно протекали во внешнеэкономической и внешнеполитической стратегии Китая еще с 2004–2005 гг., когда Китай существенно интенсифицировал стратегию «выход вовне». Именно с 2004–2005 гг. Пекин активизировал свою инвестиционную стратегию, существенно стал увеличивать масштабы предоставляемой разным развивающимся странам мира помощи. Более того, представляется, что даже сейчас инициатива «Пояс и путь» проходит определенный этап своей эволюции и пока не является до конца концептуально оформленной инициативой. С течением времени эта инициатива изменяется, отвечая как на динамику внешних условий, потребности развивающихся стран вдоль

«Пояса и пути», так и на потребности развития собственно Китая.

Выдвижение инициативы «Пояс и путь» как особой инклюзивной инициативы, адресованной всему миру, отразило выход Китая на новый уровень своего функционирования в международной системе и взаимодействия с другими акторами мирохозяйственных процессов. Из государства, масштабно инвестирующего в целях получения экономической прибыли, Китай превратился в державу, создающую глобальные общественные блага.

Второй методологический вопрос состоит в том, какие именно сферы межстранового взаимодействия следует понимать под инициативой «Пояс и путь». Так, узкое понимание инициативы подразумевает взаимодействие Китая с соответствующими странами в создании транспортно-логистической взаимосвязанности (это включает строительство и модернизацию железных и шоссейных дорог, портов, мостов и пр.). Более широкое толкование означает масштабные китайские инвестиции в инфраструктурные и смежные с ними проекты во многих странах мира, а также активизацию торгово-экономического сотрудничества Китая с этими странами в целом. В этом смысле инициатива предполагает китайские инвестиции в инфраструктурные проекты, энергетику, сырьевые отрасли, обрабатывающую промышленность, телекоммуникации, недвижимость, сферу услуг многочисленных развивающихся стран.

Сложность возникает тогда, когда инициатива трактуется излишне широко, как включающая в себя такие аспекты, как стимулирование культурных обменов, политических контактов и пр. Так, в китайском правительственном документе от 28 марта 2015 г. «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в.» выделяются пять приоритетов или направлений инициативы: политические контакты и координация политических

установок, транспортные коммуникации, торговые свободы, финансы, общественные и гуманитарные связи. Однако, как представляется, в таком случае речь скорее может идти не об инициативе, адресованной миру, как об этом говорит китайское руководство, а скорее как о международном курсе Китая на активизацию разноплановых контактов с большим количеством стран мира, как об активизации китайской внешней политики. Не совсем понятно, где та граница, которая проходит между обычным двусторонним сотрудничеством Китая с какой-либо страной и их сотрудничеством в рамках осуществления инициативы «Пояс и путь». Представляется, что сейчас любой проект экономического, научно-технического или культурного взаимодействия между Китаем и государствами, подключившимися к инициативе «Пояс и путь», трактуется в контексте реализации данной инициативы.

Цели Китая и России в реализации инициативы «Пояс и путь»

При оценке инициативы «Пояс и путь» как способствующей углублению российско-китайских отношений, важно понимать, какие цели каждая из сторон преследует в ее продвижении. Для Китая это прежде всего поиск новых драйверов экономического роста на фоне ухудшения мировой экономической ситуации после мирового финансово-экономического кризиса 2008–2009 гг. и снижения мирового потребления. Инициатива «Пояс и путь» направлена в связи с этим на стимулирование торговли (и в особенности китайского экспорта) посредством как создания новых транспортно-логистических коридоров (облегчающих и удешевляющих транспортировку товаров), так и в целом посредством стимулирования торгово-экономических связей путем либерализации торговли, создания свободных экономических зон, упрощения торговых процедур, повышения прозрачности торговых мер технического характера и пр. [2]. В последние годы Пекин систематически делает акцент на необходимости упрощения процедур в

области торговли и инвестиций, улучшения делового климата, создания зон свободной торговли и в целом развития мировой экономики открытого типа. Китай, как экспортно ориентированная экономика, крупный импортер природных ресурсов, крупнейшая в мире торговая держава, в высшей степени заинтересован в отстаивании принципов свободной торговли и дальнейшей либерализации мировой торговли. Курс страны на всестороннюю поддержку экономической глобализации был обнародован еще на прошедшем в январе 2017 г. международном экономическом форуме в Давосе.

Уже на протяжении многих лет Китай безуспешно пытается заручиться поддержкой стран Шанхайской организации сотрудничества в создании зоны свободной торговли ШОС. Либерализация режима торговли, снижение и полное устранение таможенных пошлин в торговле с Россией, равно как и со странами Центральной Азии, как направленной на повышение конкурентоспособности китайской продукции (за счет снижения стоимости продукции) на емких рынках России и стран Центральной Азии является важным направлением усилий Китая. Сейчас в российско-китайской торговле ставки ввозных таможенных пошлин регулируются Единым таможенным тарифом Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Средние ставки пошлин на основные группы импортируемых из Китая товаров в 2017 г. составили: в отношении машин и оборудования – от 0 до 12%; в отношении электротехники и электроники – от 0 до 15%; в отношении обуви – 1,5 евро за пару; в отношении одежды – 10%, но не менее 2,2 евро за кг; в отношении мебели – 15%, но не менее 0,373 евро за кг. Кроме того, при ввозе товаров на территорию РФ уплате подлежит НДС по ставке 10 или 18% – в зависимости от вида товара³. Переговоры о

³ Пушкин В. Схемы импорта товаров из Китая, применяемые в РФ. 11.09.2017. URL: <http://camer-ton.ru/publications/our-point-to-view/skhemy-importa-tovarov-iz-kitaya-primenyayemye-v-rf.html>

возможном снижении ставки таможенных пошлин теперь должны вестись не на двусторонней российско-китайской основе или в рамках ШОС, а между Китаем и Евразийской экономической комиссией.

В связи с этим в июне 2016 г. начались переговоры о возможности заключения торгово-экономического соглашения между Китаем и ЕАЭС, и 1 октября 2017 г. стороны подписали совместное заявление об официальном завершении переговоров по торгово-экономическому сотрудничеству. Однако указанный документ не является преференциальным соглашением о создании зоны свободной торговли (в отличие, например, от вступившего в силу в октябре 2016 г. Соглашения о свободной торговле между ЕАЭС и Вьетнамом [3]), оно лишь призвано создать благоприятные условия взаимодействия в инфраструктурном строительстве, промышленности, транспорте, инвестиционной деятельности, а также способствовать расширению доступа субъектов на отдельные рынки (финансовый рынок, рынок услуг) и т.д. [4]. Россия, равно как и ЕАЭС, пока не стремится к снижению импортных пошлин и полномасштабному открытию своих рынков для китайских товаров.

Делая акцент на масштабном строительстве транспортной инфраструктуры вдоль «Пояса и пути», вовлекая таким образом большое количество стран в широкомасштабное железнодорожное строительство, инициатива «Пояс и путь» нацелена также на наращивание объемов китайского экспорта высокотехнологичной продукции за счет стимулирования спроса на прокладку высокоскоростных железных дорог по китайским технологиям и закупку подвижного состава для высокоскоростных железных дорог в Китае. Монополизация евразийского рынка строительства транспортных сетей не только увеличит экспорт китайской высокотехнологичной продукции, но и обеспечит долгосрочными заказами машиностроительный и строительные

комплексы Китая, найдет применение избыточным производственным мощностям (по производству стали или цемента, например), создаст спрос на импорт из Китая строительных материалов и оборудования [5], сервисных услуг китайских производителей, обеспечит занятость китайского населения в связи с реализацией масштабных инфраструктурных проектов в развивающихся странах. Ускоренный экономический рост и урбанизация, которые сейчас переживают многие развивающиеся страны, обуславливают необходимость масштабного инфраструктурного строительства. В целом инфраструктурное строительство в рамках «Пояса и пути» способно оказать огромный мультипликативный эффект на развитие китайской экономики, став искомым драйвером экономического роста Китая.

В качестве первого результата на этом направлении в России можно отметить подписание в январе 2017 г. соглашения о строительстве нескольких станций Московского метрополитена («Аминьевское шоссе», «Мичуринский проспект» и «Проспект Вернадского») между компаниями «Мосинжпроект» и российским подразделением китайской China Railway Construction Corporation Limited. Сумма контракта составила 22,98 млрд руб.

Также инициатива «Пояс и путь» предусматривает перенос избыточных производственных мощностей и трудоемких производств Китая (в силу удорожания рабочей силы в Китае) в развивающиеся страны.

Инициатива «Пояс и путь» направлена и на решение проблемы энергетической безопасности Китая ввиду возрастающего в стране спроса на энергоресурсы. Значительная часть китайских инвестиций направляется на приобретение долей энергетических компаний в странах вдоль «Пояса и пути». Развитие региональной транспортной инфраструктуры облегчит доступ Китая к полезным ископаемым развивающихся стран.

Важной целью инициативы является также решение определенных национальных социально-экономических проблем Китая, в особенности отставания в экономическом развитии его западных районов [6]. Помимо внешнего вектора, инициатива «Пояс и путь» имеет и внутренний: реализуется масштабное инфраструктурное строительство в западных провинциях Китая, призванное стимулировать региональный экономический рост, выровнять пространственные диспропорции экономического развития Китая, а также углубить интеграцию западных провинций Китая в региональную и мировую экономические системы [5].

Успешный ход реализации «Пояса и пути» также способен содействовать решению вопросов в сфере безопасности. В частности, развитие западных районов Китая, и в особенности Синьцзян-Уйгурского автономного района, способно снизить угрозы, исходящие от сепаратистских движений, религиозного экстремизма и терроризма. Важно указать и на то, что создание пояса развития вокруг Китая способно существенно улучшить ситуацию в области его безопасности.

И, наконец, успех инициативы будет содействовать расширению экономического и, соответственно, политического влияния Китая в странах вдоль «Пояса и пути» и в мире в целом.

Для России китайская инициатива «Пояс и путь» несет как потенциальные шансы развития, так и представляет определенные вызовы. Участие России в инициативе потенциально способно содействовать в решении некоторых важных задач экономического развития. Особо можно выделить содействие развитию транзитного потенциала России и преодолению пространственных дисбалансов экономического развития нашей страны, включая стимулирование развития российского Дальнего Востока. В контексте реализации этих двух задач потенциально интересным для российской стороны является модернизация и развитие транзитных

возможностей Транссибирской железной дороги и Байкало-Амурской магистрали. Также Россия заинтересована в привлечении китайского капитала как в форме прямых инвестиций, так и в виде заемных средств ввиду недостатка капитала в России и некоторых сложностях его получения на внешних рынках в связи с рецессией российской экономики и западными санкциями. Китайская инициатива рассматривается и как предоставляющая возможность выхода российских производителей на емкий потребительский рынок Китая (в особенности производителей продуктов питания и сельскохозяйственной продукции). В целом, абстрагируясь от геополитического значения реализации китайской инициативы, важнейшей задачей России является использование предоставляемых китайской инициативой «Пояс и путь» возможностей в целях создания инновационной, пространственно сбалансированной национальной экономики, включенной в мирохозяйственные процессы и формируемые в русле инициативы новые транспортно-логистические сети.

Среди потенциальных вызовов, которые инициатива «Пояс и путь» может представлять для России, российские эксперты обычно выделяют возможность препятствования российским планам по евразийской интеграции⁴, резкого усиления экономического влияния Китая в Центральной Азии – зоны жизненно важных интересов России – на фоне ослабления российского, возможность углубления отношений Китая с ЕС при сокращении российско-европейских связей, утрату транзитного значения транссибирского евразийского коридора в случае преобладания альтернативных транспортно-логистических коридоров (в том числе магистрали Китай – Казахстан – Россия – Европа) [7], негативные проявления китайской экономической экспансии в России (выдавливание российского среднего и

⁴ Кобринская И. Россия и китайский «шелковый путь»: к какому соглашению придут партнеры? URL: http://ponarseurasia.org/ru/memo/201609_Kobrinskaya

мелкого бизнеса из определенных областей хозяйствования, нанесение ущерба окружающей среде и пр.).

Оценка результатов инициативы «Пояс и путь» на российском направлении

Результаты российско-китайского сотрудничества в русле реализации инициативы «Пояс и путь» можно оценивать с трех позиций: с точки зрения реализации транзитно-транспортной части инициативы «Пояс и путь» в России, с точки зрения оживления инвестиционной активности Китая в России и российско-китайской торговли и с точки зрения интенсификации политического взаимодействия и гуманитарного сотрудничества России и Китая.

Если оценивать первые результаты для России реализации транзитно-транспортной части инициативы «Пояс и путь», то они далеки от удовлетворительных. Пока не завершено или хотя бы близко к завершению ни один из новых транзитно-транспортных коридоров, призванных связать Китай и Европу через территорию России. Более того, за прошедшее после анонсирования инициативы «Пояс и путь» время появилось много альтернативных, минуя территорию России, транзитных коридоров – либо активно обсуждаемых и экспертно прорабатываемых, либо уже реализуемых.

Торжественно анонсированный в 2014 г. проект строительства высокоскоростной железной дороги Москва – Казань, являющейся частью линии высокоскоростной железной дороги Пекин – Москва, пробуксовывает. Первоначально заявленные цели – завершение строительства железной дороги Москва – Казань к лету 2018 г. (то есть к началу чемпионата мира по футболу в России) и полное выполнение проекта высокоскоростной железной дороги Москва – Пекин к 2030 г. – отодвинуты на неопределенное время.

Российская сторона медлит с реализацией и другого крупного проекта, предполагающего

создание международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» от Ляньюньгана – одного из десяти крупных приморских портов Китая – через территорию Казахстана до российского Санкт-Петербурга общей протяженностью 8 445 км (китайская часть автомагистрали составляет 3 425 км, казахстанская – 2 787 км, российская – 2 233 км). Реализация этого проекта началась еще в 2008 г., в ноябре 2017 г. китайская сторона полностью завершила свою часть работ, а в декабре 2017 г. – казахстанская сторона. Как заверил президент РФ В.В. Путин в ходе встречи с председателем КНР Си Цзиньпином в июле 2017 г., работы на российском участке планируются завершить в 2019 г.

До сих пор отсутствует мостовой переход между российским и китайским берегами реки Амур, хотя договоренности о необходимости его создания были достигнуты еще в 1990-х гг. Сейчас, после целого ряда лет переноса сроков завершения строительства российской части моста Тунцзян – Нижнеленинское (китайская часть моста уже давно построена) – первого трансграничного железнодорожного моста между Россией и КНР, предназначенного для осуществления грузоперевозок – наметился прогресс. Российская сторона уже приступила к работам, и завершение строительства моста Тунцзян – Нижнеленинское запланировано на октябрь 2019 г. Также китайской и российской сторонами ведутся работы по возведению автомобильного мостового перехода через Амур в районе пункта пропуска Благовещенск – Хэйхэ. Ввод в эксплуатацию этих мостовых переходов будет способствовать более тесному торгово-экономическому взаимодействию России и Китая, а возможно, позволит использовать географические преимущества России как трансконтинентального моста между Европой и Азией [8].

В целом, говоря об участии России в транспортно-логистической части инициативы «Пояс и путь», пока речь идет преимущественно о потенциале или

перспективах сотрудничества. Так, российские эксперты указывают на такие потенциальные возможности, как строительство высокоскоростной дороги Москва – Казань, железнодорожной линии Западный Китай – Алтай – Новосибирск, которая могла бы стать коротким маршрутом трансазиатского коридора, шоссейной дороги «Западная Европа – Западный Китай» через территорию России с выходом в Финляндию⁵, развитие Северного морского пути [9]. В рамках визита Си Цзиньпина в Россию в июле 2017 г. двумя сторонами был подписан меморандум о сотрудничестве в области развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», следующих через территорию Свободного порта Владивосток и соединяющих китайские провинции Хэйлунцзян и Цзилинь с портами Приморского края.

Если рассматривать инициативу «Пояс и путь» как направленную на расширение инвестиционной деятельности Китая [10], то здесь на российском направлении очевиден определенный прогресс. Долгое время для российско-китайских отношений была характерна не только формула «в политике горячо, в экономике холодно», но и в торгово-экономическом взаимодействии преобладало развитие торговли при крайне низкой инвестиционной активности. Так, например, в 2004–2010 гг., то есть в период времени, когда Китай уже в полной мере развернул стратегию «выход вовне», осуществляя масштабные капиталовложения по всему миру, Россия ежегодно получала в среднем всего лишь около 360 млн долл. США. Однако уже в 2015 и 2016 гг. официальная китайская статистика зафиксировала поступление в Россию масштабных китайских инвестиций (табл. 1). В 2015 г. в Россию было направлено китайских инвестиций на сумму 2,96 млрд долл. США, что составило рост на 367,3% по сравнению с предшествующим годом и превысило объем накопленных китайских

инвестиций в России на конец 2010 г. (накопленные инвестиции тогда насчитывала лишь 2,79 млрд долл. США).

Тем не менее говорить об устойчивости указанной тенденции пока еще преждевременно. Так, в 2016 г. объем китайских инвестиций снизился более, чем в два раза и составил 1,29 млрд долл. США. Накопленные китайские инвестиции в России в 2016 г. сократились с 14,02 до 12,98 млрд долл. США. И хотя по результатам 2016 г. Россия сохранила 2-е место по накопленному объему китайских инвестиций в странах вдоль «Пояса и пути» (после Сингапура), по их привлечению в 2016 г. Россия заняла только 5-е место (после Сингапура, Израиля, Малайзии и Индонезии). На Россию пришлось около 8,4% всех китайских инвестиций в страны вдоль «Пояса и пути» в 2016 г., а в 2015 г., для сравнения, доля России составляла 16%.

При оценке китайских инвестиций в России важно учитывать и то, что значительную их долю представляют сделки слияния и поглощения (в том числе приобретение китайской стороной крупных активов российских компаний), а также то, что инвестиции направляются преимущественно в горнодобывающую промышленность (47,6% накопленных инвестиций на конец 2016 г.), сельское хозяйство, животноводство, лесное и рыбное хозяйство (23,2%), а их незначительная часть – в обрабатывающую промышленность (8,9%). Такая инвестиционная стратегия Китая незначительно способствует приданию импульса экономическому развитию России, созданию инновационной экономики, развитию обрабатывающей промышленности, созданию новых рабочих мест, а также раскрытию транспортно-логистического потенциала России в рамках Евразии.

За время имплементации инициативы «Пояс и путь» Китай совершил целый ряд крупных сделок поглощения и слияния в России. Так, в 2013 г. концерн CNPC приобрел 20% акций проекта «Ямал СПГ», предусматривавшего

⁵ Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи (аналитический доклад). М.: Научный эксперт, 2016. 130 с.

строительство завода СПГ мощностью 16,5 млн т на базе Южно-Тамбейского месторождения. В декабре 2015 г. Фонд Шелкового пути выкупил 9,9% в проекте «Ямал СПГ», а также выдал кредит в 730 млн евро на реализацию этого проекта. В сентябре 2015 г. Sinopec приобрел 10% нефтехимического холдинга «Сибур», а спустя год уже Фонд Шелкового пути приобрел еще 10% холдинга «Сибур». Китайская компания CNCC приобрела 40% акций Восточной нефтехимической компании и подписала соглашение о долевом участии в финансировании проекта строительства НПЗ мощностью 24 млн т. В 2017 г. Beijing Gas приобрела 15%-ную долю в Верхнеконском нефтегазовом месторождении, а China Energy Company Limited выразила намерение приобрести 14,2% акций «Роснефти». В ходе визита премьер-министра РФ Д.А. Медведева в Китай 1 ноября 2017 г. компании НОВАТЭК и CNPC подписали соглашение о совместной работе в проекте «Арктик СПГ-2».

Среди уже реализуемых крупных совместных российско-китайских проектов можно отметить строительство завода «Ямал СПГ» и создание широкофюзеляжного самолета. Строительство завода по производству сжиженного газа «Ямал СПГ», расположенного за Полярным кругом, стало первым сверхкрупным проектом в ходе реализации Китаем инициативы «Пояс и путь». Первая технологическая линия этого завода была официально запущена в декабре 2017 г.

Большой вехой в российско-китайском сотрудничестве в сфере высоких технологий стало создание в мае 2017 г. совместной российско-китайской международной коммерческой авиастроительной компании, ответственной за разработку и совместное производство широкофюзеляжного дальнемагистрального пассажирского самолета. Проект разработки этого самолета имеет огромный потенциал в силу масштабного потребительского рынка в Китае.

Также стороны подписали соглашение о строительстве гражданского перспективного тяжелого вертолета, которое будут осуществлять китайская Avicopter и российский холдинг «Вертолеты России».

В то время как в инвестиционном сотрудничестве наметилась положительная динамика, в российско-китайской торговле большого прогресса за время реализации инициативы «Пояс и путь» достигнуто не было. После двухлетнего периода сокращения товарооборота в 2014 и 2015 гг. как следствия ряда негативных факторов (таких как падение мировых цен на сырьевую продукцию, составляющую основу российского экспорта в Китай, замедление темпов промышленного производства в Китае, девальвация рубля) происходит постепенное восстановление объемов российско-китайской торговли. Согласно российской статистике, некоторый рост был зафиксирован в 2016 г. (4%), хотя товарооборот оставался по-прежнему скромным – 66,1 млрд долл. США; в 2017 г. товарооборот увеличился на 31,55% и составил 86,96 млрд долл. США (табл. 2).

Данные Главного таможенного управления Китая несколько скромнее: в 2017 г. объем российско-китайской торговли увеличился на 20,8% по сравнению с 2016 г. и составил 84,72 млрд долл. США⁶. Представляется, что торжественно заявленные высшим руководством двух стран в 2011 г. планы довести товарооборот между двумя странами до 200 млрд долл. США к 2020 г. труднодостижимы. Более того, рост российско-китайской торговли происходит в определяющей степени не благодаря реализации инициативы «Пояс и путь» (практически никаких мер в направлении либерализации российско-китайской торговли и создания более благоприятных условий для ведения внешнеторговой деятельности сделано не было, за исключением, пожалуй, создания Российского экспортного центра или

⁶ В 2017 г. китайско-российский товарооборот вырос на 20,8%. 15.01.2018.
URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/data/news/43981.htm>

некоторого ослабления заградительных мер с китайской стороны в отношении российской сельскохозяйственной продукции и прежде всего зерновых культур), а вследствие некоторой стабилизации валютного курса российского рубля и роста мировых цен на энергетические ресурсы.

Структура российского экспорта в Китай по-прежнему сохраняет ярко выраженную сырьевую направленность, изменения в сторону повышения доли готовой продукции не столь значительны. В период с 2013 по 2017 г. доля минеральной продукции снизилась с 76,03 до 67,8% (в стоимостном выражении), древесины и целлюлозно-бумажных изделий – увеличилась с 8,36 до 10,71%, доля продукции химической промышленности сократилась с 6,02 до 4,35%, доля продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья увеличилась незначительно – с 3,18 до 4,56%, металлов и изделий из них – почти осталась неизменной (изменения с 1,04 до 1,65%), доля машин, оборудования и транспортных средств увеличилась с 3,81 до 6,86%.

При этом стоит учитывать то, что в то время как в стоимостном выражении происходит некоторое сокращение российского экспорта сырьевой продукции ввиду падения мировых цен на нее, ее физические объемы, напротив, стремительно наращиваются. Так, в 2016 г. экспорт в Китай сырой нефти увеличился в физических объемах на 23,7%, или 52,5 млн т, тогда как в стоимостном выражении наблюдалось сокращение на 2,1%. Нарращиванию физических объемов энергоресурсов будут способствовать планы увеличения поставок российской нефти в Китай, а также ввод в эксплуатацию газопровода. Так, 1 января 2018 г. Китай официально ввел в эксплуатацию вторую ветку российско-китайского нефтепровода Мохэ – Дацин, что позволит увеличить объем поставок российской сырой нефти в Китай по этому нефтепроводу с 15 до 30 млн т в год.

В структуре российского импорта из Китая изменения, главным образом, проявляются в

увеличении доли машин, оборудования и транспортных средств – с 52,24% в 2013 г. до 58,95% в 2017 г., а также сокращению доли текстиля и обуви – с 15,52% в 2013 г. до 11,13% в 2017 г.

Вместе с тем нельзя не отметить значительного прогресса по новым направлениям двустороннего торгово-экономического сотрудничества, таким как рост трансграничной электронной торговли и оживление торговли сельскохозяйственной продукцией.

Также стороны наращивают сотрудничество в финансовой и телекоммуникационной сферах.

Если рассматривать инициативу «Пояс и путь» в широком смысле, как включающую политическое взаимодействие и гуманитарное сотрудничество, то здесь результаты достаточно убедительны. Россия и Китай продолжают тесное сотрудничество по стратегическим вопросам, традиционно присущее современному периоду развития российско-китайских отношений тесное политическое сотрудничество крепнет. Значительно активизировалось гуманитарное сотрудничество, в особенности по таким направлениям, как туризм и образование. Активизация встречного туризма связана как с предпринимаемыми обеими сторонами мерами на государственном уровне (упрощение визовых формальностей при осуществлении туристических поездок, увеличение количества и географии авиамаршрутов, реализация в России с 2014 г. программы China friendly в целях повышения качества обслуживания китайских туристов и пр.), так и девальвацией российского рубля, существенно удешевившими визиты китайских туристов в Россию, а также практически неограниченный допуск китайцев к участию в организации туристической деятельности на территории РФ. В области сотрудничества в сфере образования особо стоит отметить учреждение первого российско-китайского совместного университета – Университета МГУ-ППИ в Шэньчжэне.

Заключение

Признавая значительный прогресс в российско-китайском взаимодействии и в части сотрудничества в русле инициативы «Пояс и путь» в последние годы, следует указать на то, что значимых результатов в области двустороннего взаимодействия по транспортно-логистическим проектам пока нет. Заявленный в 2014 г. в качестве флагманского проекта российско-китайского взаимодействия по инициативе «Пояс и путь» проект строительства высокоскоростной железной дороги Москва–Казань до сих пор не реализован. В глазах части российского общественного мнения отсутствие прогресса по этому флагманскому проекту свидетельствует о декларативном характере российско-китайского сотрудничества в русле реализации инициативы «Пояс и путь».

Достигнутая положительная динамика китайских инвестиций в России ввиду преобладания инвестиций в энергетическую сферу также оставляет пространство для критики. Российско-китайское торгово-экономическое сотрудничество осуществляется, главным образом, по линии крупных государственных компаний при содействии соответствующих государственных структур, в то время как участие среднего и малого бизнеса в двустороннем сотрудничестве невелико⁷. Объемы российско-китайской торговли по-прежнему скромные, структура торговли также мало меняется в сторону снижения сырьевой направленности российского экспорта в Китай. Несмотря на начало реализации целого ряда совместных

мегапроектов, большое количество достигнутых на самом высоком уровне договоренностей не выполняется, остается на уровне меморандумов о сотрудничестве.

В России в некоторых политических и экспертных кругах стала проявляться разочарованность первыми результатами российско-китайского торгово-экономического взаимодействия на новом этапе реализации Китаем инициативы «Пояс и путь», поскольку изначально громкой риторикой высшего руководства России и Китая были заданы слишком завышенные ожидания.

Тем не менее отмеченные сложности в ходе российско-китайского сотрудничества в реализации инициативы «Пояс и путь» пока не дают оснований для пессимизма. При оценке первых результатов следует учитывать, что взаимодействие двух стран в этом направлении только начинает развиваться. Сторонам предстоит пройти еще долгий путь поиска взаимовыгодной модели сотрудничества, перевода проектов из плоскости обсуждения и обнародования в непосредственную их реализацию. Уже сейчас можно утверждать, что сотрудничество в рамках реализации инициативы «Пояс и путь» принесло заметное оживление российско-китайского торгово-экономического и гуманитарного сотрудничества, придало сильный импульс российско-китайскому взаимодействию по целому ряду направлений. Поддержка инициативы «Пояс и путь» политическим руководством двух стран позволяет надеяться на прекрасные перспективы сотрудничества двух стран в этом направлении.

⁷ Российско-китайский диалог: модель 2017. Доклад № 33/2017 / под ред. С.Г. Лузянина, Х. Чжао, И.С. Иванова. М.: НП РСМД, 2017. 168 с.

Таблица 1**Китайские прямые иностранные инвестиции в России, 2012–2016 гг., млрд долл. США****Table 1****China's foreign direct investment in Russia, 2012–2016, billion USD**

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016
Инвестиции в текущем году	0,79	1,02	0,63	2,96	1,29
Накопленные инвестиции	4,89	7,58	8,69	14,02	12,98

Источник: Доклады о развитии сотрудничества Китая в области иностранных инвестиций, 2013–2017.

URL: <http://fec.mofcom.gov.cn/article/tzhzcj/tzhz>

Source: Reports on Development of China's Outward Investment, 2013–2017.

URL: <http://fec.mofcom.gov.cn/article/tzhzcj/tzhz>

Таблица 2**Российско-китайский товарооборот, 2009–2017 гг., млрд долл. США****Table 2****Russia–China trade volume, 2009–2017, billion USD**

Показатель	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Экспорт России в Китай	16,7	20,3	35,2	35,7	35,6	37,5	28,6	28	38,9
Импорт России из Китая	22,8	39	48,3	51,8	53,1	50,9	35	38,1	48
Товарооборот	39,5	59,3	83,5	87,5	88,8	88,4	63,6	66,1	86,96

Источник: Федеральная таможенная служба. URL: <http://customs.ru>

Source: Federal Customs Service of the Russian Federation. URL: <http://customs.ru> (In Russ.)

Список литературы

1. Лексютина Я.В. Функциональные изменения участия Китая в многосторонних банках развития: от заемщика к кредитору // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2018. Т. 13. № 1. С. 80–98.
URL: <http://doi.org/10.17323/1996-7845-2018-01-05>
2. Денисов Е.И. Поднебесная смотрит на Запад // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2016. Т. 9. № 6. С. 20–40.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/podnebesnaya-smotrit-na-zapad>
3. Федоров Н.В. Соглашение о зоне свободной торговли между ЕАЭС и Вьетнамом как фактор российско-вьетнамских отношений // Сравнительная политика. 2018. Т. 9. № 1. С. 74–90.
URL: <http://dx.doi.org/10.24411/2221-3279-2018-00006>
4. Винокуров Е.Ю., Коршунов Д.А., Перебоев В.С., Цукарев Т.В. Евразийский экономический союз / под ред. Е.Ю. Винокурова. СПб: ЦИИ ЕАБР, 2017. 296 с.
5. Сазонов С.Л., Заклязьминская Е.О., Сяо Чэнь. Проект «Пояс и путь» как решающий фактор развития экономики Китая // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 3. С. 82–94.
6. Чубаров И.Г. География сопряжения: региональная политика КНР и пространственное развитие стран ЕАЭС // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 5. С. 114–125.
7. Лузянин С.Г. «Один пояс, один путь»: российская проекция и проблемы сопряжения. В кн.: Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXII. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 27–37.

8. Как подключить Сибирь и Дальний Восток к Шелковому пути? В кн.: *Новый Шелковый путь и его значение для России* / под ред. В.Е. Петровского, А.Г. Ларина, Е.И. Сафроновой. М.: ДеЛи плюс, 2016. С. 131–147.
9. Прокофьев И.В., Ларин О.Н., Каратаева К.Е. Инициатива «Один пояс – один путь» – новая платформа для расширения российско-китайского сотрудничества в транспортной сфере // *Проблемы национальной стратегии*. 2017. № 6. С. 11–48.
10. Ларин А.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология. В кн.: *Новый Шелковый путь и его значение для России* / под ред. В.Е. Петровского, А.Г. Ларина, Е.И. Сафроновой. М.: ДеЛи плюс, 2016. С. 38–58.

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

EVALUATION OF THE FIRST RESULTS OF THE RUSSIAN–CHINESE COOPERATION AS PART OF CHINA'S ONE BELT, ONE ROAD INITIATIVE

Yana V. LEKSYUTINA

Saint Petersburg State University, St. Petersburg, Russian Federation
lexyana@ya.ru
ORCID: not available

Article history:

Received 28 March 2018
Received in revised form
19 April 2018
Accepted 3 May 2018
Available online
16 July 2018

JEL classification: F02, F05,
F21

Keywords: Russian–Chinese
cooperation, One Belt One
Road, transport connectivity,
Chinese investment, trade and
economic cooperation

Abstract

Importance Considering the long-term and strategic nature of China's One Belt, One Road (OBOR) Initiative, it is necessary to understand what its implementation means for the Russian Federation.

Objectives The research evaluates the outcome of China's OBOR initiative from the Russian perspectives.

Methods The outcome of the Russian–Chinese cooperation as part of the OBOR initiative was examined in terms of three aspects, i.e. growth in the transit and transportation potential of Russia, revitalization of investing activity of China in Russia, trade between Russia and China, intensification of political collaboration and humanitarian ties between Russia and China.

Results The article points out methodological difficulties in evaluating the current outcome of the OBOR initiative and indicates goals China and Russia pursue in this initiative. I also enumerate possible challenges, which the initiative may represent for Russia, and summarize the outcome of the Russian–Chinese cooperation as part of the initiative.

Conclusions and Relevance The outcome of the Russian–Chinese cooperation as part of the OBOR initiative are rather mediocre. Russia has not yet managed to unfold the potential the OBOR initiative brings and use opportunities the initiative allegedly gives for the development of many countries worldwide.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2018

Please cite this article as: Leksyutina Ya.V. Evaluation of the First Results of the Russian–Chinese Cooperation as Part of China's One Belt, One Road Initiative. *National Interests: Priorities and Security*, 2018, vol. 14, iss. 7, pp. 1333–1347. <https://doi.org/10.24891/ni.14.7.1333>

Acknowledgments

This research was performed as part of the research project financed by the Saint Petersburg State University, grant No. 17.37.226.2016.

References

1. Leksyutina Ya.V. [Functional changes in China's participation in multilateral development banks: From borrower to creditor status]. *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsii: obrazovanie, nauka, novaya ekonomika = International Organisations Research Journal*, 2018, vol. 13, no. 1, pp. 80–98. (In Russ.) URL: <http://doi.org/10.17323/1996-7845-2018-01-05>
2. Denisov E.I. [The Celestial Empire looks to the West]. *Kontury global'nykh transformatsii: politika, ekonomika, pravo = Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, 2016, vol. 9, no. 6, pp. 20–40. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/podnebesnaya-smotrit-na-zapad> (In Russ.)

3. Fedorov N.V. [The free trade agreement between the EAEU and Vietnam as a factor of Russian–Vietnamese relations]. *Sravnitel'naya politika = Comparative Politics Russia*, 2018, vol. 9, no. 1, pp. 74–90. (In Russ.) URL: <http://dx.doi.org/10.24411/2221-3279-2018-00006>
4. Vinokurov E.Yu., Korshunov D.A., Pereboev V.S., Tsukarev T.V. *Evraziiskii ekonomicheskii soyuz* [Eurasian Economic Union]. St. Petersburg, Eurasian Development Bank Publ., 2017, 296 p.
5. Sazonov S.L., Zaklyaz'minskaya E.O., Chen Xiao. [The Project of Belt and Road as a decisive factor in the development of Chinese economy]. *Problemy Dal'nego Vostoka = Far Eastern Affairs*, 2017, no. 3, pp. 82–94. (In Russ.)
6. Chubarov I.G. [Geography of conjunction: Regional policy of the PRC and spatial development of the EAEU countries]. *Problemy Dal'nego Vostoka = Far Eastern Affairs*, 2017, no. 5, pp. 114–125. (In Russ.)
7. Luzyanin S.G. 'Odin poyas, odin put': rossiiskaya proektsiya i problemy sopryazheniya. V kn.: *Kitai v mirovoi i regional'noi politike. Istoriya i sovremennost'*. Vypusk XXII [One Belt, One Road: Russian projection and problems of conjunction. In: China in the global and regional policy. History and Today. Iss. 22]. Moscow, IFES RAS Publ., 2017, pp. 27–37.
8. *Kak podklyuchit' Sibir' i Dal'nii Vostok k Shelkovomu puti? V kn.: Novyi Shelkovyi put' i ego znachenie dlya Rossii* [How may Siberia and Far East be involved into the Silk Road initiative? In: The New Silk Road and its importance for Russia]. Moscow, DeLi plyus Publ., 2016, pp. 131–147.
9. Prokof'ev I.V., Larin O.N., Karataeva K.E. [One Belt One Road initiative as a new platform for Russia–China transport cooperation extension]. *Problemy natsional'noi strategii = National Strategy Issues*, 2017, no. 6, pp. 11–48. (In Russ.)
10. Larin A.G. 'Ekonomicheskii poyas Shelkovogo puti': ekonomicheskoe sodержanie, struktura, ideologiya. V kn.: *Novyi Shelkovyi put' i ego znachenie dlya Rossii* [The Silk Road Economic Belt: Economic substance, structure, ideology. In: The New Silk Road and its importance for Russia]. Moscow, DeLi plyus Publ., 2016, pp. 38–58.

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.