
Раздел 7. Актуальные вопросы регионоведения России и стран Азии

УДК 821.581

**УЧАСТИЕ РОССИИ В ИНИЦИАТИВЕ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»:
ВОЗМОЖНОСТИ, УГРОЗЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ****Participation of Russia in the «One Belt – One Road»
Initiative: Threats, Opportunities and Prospects****Алина Дмитриевна
Бурдастова**

Студент Русско-китайского
факультета
Байкальский государственный
университет, г. Иркутск, Россия

A.D. Burdastova

Student, Russian-Chinese
Department
Baikal State University,
Irkutsk, Russia

**Елена Юрьевна
Сизых**

Аспирант кафедры мировой
экономики и экономической
безопасности
Байкальский государственный
университет, г. Иркутск, Россия

E.Y. Sizykh

Postgraduate student,
Department of World Economy
and Economic Security
Baikal State University,
Irkutsk, Russia

Аннотация. В 2018 г. инициативе «Один пояс, один путь» исполнилось пять лет, за это время между Китаем и странами-участниками инициативы были заключены двусторонние соглашения, началась разработка и реализация проектов. Ожидается, что участие России в инициативе «Пояс и путь» способствует достижению целей России, поставленных в рамках Евразийского экономического союза. В статье анализируются основные результаты реализации инициативы «Один пояс, один путь», полученные за пять лет. Освещаются возможности и угрозы, а также перспективы, связанные с участием России в инициативе.

Ключевые слова. «Один пояс, Один путь», Китай, Россия, возможности и угрозы, Экономический пояс шелкового пути, ОПОП, ЭПШП.

Abstract. In 2018, it has been five years since China launched the «Belt and Road» initiative. During this time, bilateral agreements between China and the countries participating in the initiative were concluded and many projects are being implemented simultaneously. It is expected that through the participation in the «Belt and Way» initiative Russia is able to achieve some goals set within the framework of the Eurasian Economic Union. The paper aims in analyzing the main results on the implementation of the «One Belt, One Road» initiative, obtained in last five years. Opportunities and threats, as well as prospects related to Russia's participation in the initiative, are considered.

Keywords. «One Belt, One Road», China, Russia, Silk Road Economic Belt, threats and opportunities, OBOR, SREB.

«Один пояс, один путь» (ОПОП) — это инициатива Китайской Народной Республики по совместному развитию стран, впервые озвученная председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г. Изначально основная её суть сводилась к строительству транспортных коридоров по трём направлениям Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП): северный, проходящий через Центральную Азию и Россию и связывающий Китай с Европой; центральный — через Центральную и Переднюю Азию; южный — через Юго-Восточную и Южную Азию; и двум направлениям в рамках Морского Шелкового пути XXI века, соединяющий Китай с Европой и Южно-Тихоокеанским регионом.

С конца 2014 г. инициатива начинает принимать более глобальный и вместе с тем расплывчатый характер, к настоящему моменту сотрудничество включает такие формы как стимулирование взаимных инвестиций и торговли, финансовая интеграция, модернизация инфраструктуры, а также развитие гуманитарных связей стран-участниц.

После оглашения инициативы в научном поле появляется ряд работ, посвященных исследованию влияния ОПОП на социально-экономическое развитие отдельных стран и регионов. Неоднозначная оценка проекта заставляет нас проанализировать потенциальные вызовы и перспективы, сделать выводы о целесообразности участия России в инициативе.

В этой связи следует отметить, что, инициатива «Один пояс, один путь» призвана, в первую очередь, решать задачи, стоящие перед правительством КНР по переходу на интенсивный, инновационный путь развития при сохранении высоких темпов экономического роста, в том числе: вывоз избыточных производственных мощностей, оптимизация распределения ресурсов в условиях смешанной экономики [1, с. 564], экспорт рабочей силы, расширение рынков сбыта, снижение дифференциации в уровне развития внутренних регионов и т.д. [2, с. 121]. Инициатива занимает органичное место в системе концептуального обоснования внутренней и внешней политики Китая, она тесно перекликается с целями, поставленными в 13м плане пятилетнего развития КНР, основными положениями стратегии по стимулированию вывоза ПИИ «идти вовне», конечная цель которой — превращение Китая в первую экономику в мире к 2020–2030 г.г. [3, с. 118]. Таким образом, инициатива «Один пояс, один путь» является одновременно и продолжением политики Китая, и инструментом её реализации.

Тем не менее, решая свои внутренние задачи, Китай предлагает свою модель взаимовыгодного международного сотрудничества. Спустя пять лет, с момента первого упоминания инициативы, можно подвести некоторые итоги её реализации.

За прошедшие пять лет количество стран, участвующих в инициативе, возросло более чем в два раза. В 2018 г. более 140 государств и международных организаций подписали соглашения о совместном сотрудничестве в рамках ОПОП [4]. По мере реализации инициативы, наблюдается прирост по основным показателям сотрудничества — объемам двусторонней торговли, уровню притока ПИИ, количеству подрядных контрактов по строительству объектов за рубежом (см. рис. 1) и сотрудничеству в сфере трудовых ресурсов.

Как видно из рис. 1А, в период с 2015 г. по 2017 г. прямые иностранные инвестиции снижаются, что может являться признаком, указывающим на то, что Китай начал тщательнее выбирать проекты для финансирования [7]. В 2018 г. ПИИ китайских компаний возросли более, чем на миллиард долларов США, по сравнению с предыдущим периодом, это связано с началом активной реализации проектов в ряде стран, что требует дополнительного финансирования. Обратная тенденция наблюдается с подрядными контрактами, их сумма растёт до 2017 г., а в 2018 г. снижается (Рис. 1В). Причиной также является активная реализация имеющихся проектов.

Однако, несмотря на рост основных показателей, характеризующих ОПОП, сделать вывод об эффективности и, тем более, рентабельности инициативы невозможно, так как отсутствуют чёткие ориентиры и сроки её реализации. Кроме того, наряду с положительной динамикой в последнее время произошло сразу несколько случаев частичного или полного отказа от своих обязательств стран-участниц ОПОП по заключенным с Китаем соглашениям. Примером служат такие страны как Пакистан, Мьянма, Малайзия, отказавшиеся или приостановившие совместные с Китаем проекты из-за опасений, связанных с увеличением задолженности перед Китаем и риском невозможности исполнения долговых обязательств [8].

Россия подключилась к участию в инициативе «Один пояс, один путь» в 2015 г., однако говорить об её полноценном вхождении в инициативу ещё рано, так как многие проекты тормозятся ещё на стадии планирования [9, с.9]. Ярким примером служит строительство высо-

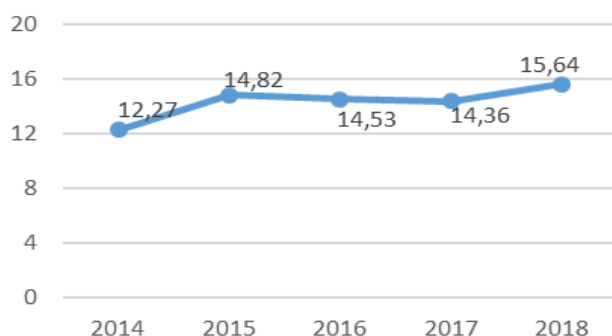


Рис. 1. Динамика изменения объема прямых иностранных инвестиций китайских компаний в страны, участвующие в инициативе ОПОП (млрд долл)

*составлено авторами по материалам [5, 6]

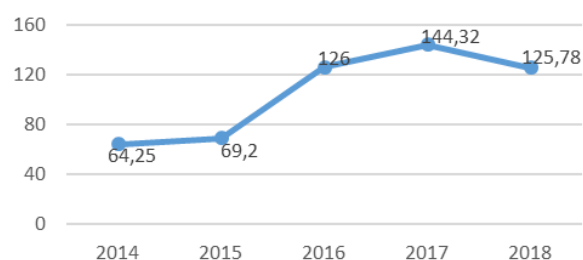


Рис. 2. Динамика изменения стоимости подрядных контрактов, заключенных между Китаем и странами ОПОП (млрд долл) *

*составлено авторами по материалам [5, 6]

коскоростного грузопассажирского коридора «Евразия», которая должна была соединить Китай с Европой. Её пилотным участком на территории России должна стать ВСМ Москва — Казань. В процессе обсуждения проекта озвучивались сомнения в целесообразности его реализации. Начать строительство планировалось в 2018 г., но проект был отложен, что во многом связано с его низкой окупаемостью [10, 11]. Инвестиционная активность Фонда Шелкового пути в России пока ограничились лишь покупкой 10 % акций компании «Сибур» и участием в проекте «Ямал СПГ» в размере 9.9 %. Обе сделки относятся к нефтегазовой сфере, что полностью характеризует интересы китайской стороны в России.

Далее рассмотрим возможности и риски для России с позиции пяти ключевых отраслей сотрудничества (межгосударственная координация экономической политики, финансовая интеграция, модернизация транспортной инфраструктуры, стимулирование торговли и взаимных инвестиций и развитие гуманитарных связей), как их определяют «Мероприятия по стимулированию совместного строительства ЭПШП и МШП 21 века» — официального нормативно-правового документа, опубликованного в марте 2015 г. и дающего комментарии целям и механизмам реализации инициативы (см. табл. 1).

Межгосударственная координация экономической политики России и Китая выражается в том числе и в совместном заявлении Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути, сделанного в мае 2015 г. [12]. Один из шагов к сопряжению — снижение таможенных пошлин на ряд продукции. Это несёт в себе как возможности для развития экономики России в виде увле-

чения товарооборота между странами региона и утеплению торговых отношений, так и определённые риски, которые связаны с усилением диспропорций экономики страны в сторону экспорта сырьевой продукции (её доля в экспорте России в 2018 г. занимает более 60 %), а также препятствиями на пути диверсификации экономики, вызванными обилием более конкурентоспособных китайских товаров на рынке [13, с.582].

В планы ОПОП входит переход на расчёты в местной валюте, что согласуется с интересами ЕАЭС. С этим связаны такие возможности для России, как уход от расчётов в долларах США, снижение операционных издержек и укрепление курса национальной валюты. Однако ввиду неустойчивости курса российского рубля, частные предприятия склонны выбирать для расчётов юань. Таким образом, пользу, в большей степени, получит китайская сторона.

Строительство инфраструктуры полностью отвечает потребностям регионов Сибири и Дальнего востока, а также позволит достичь регионального слияния, к которому стремится ЕАЭС. Сотрудничество в сфере инфраструктуры способно стать источником дешёвого финансирования, новых рабочих мест и способствовать развитию регионов России. Тем не менее, существуют определенные риски, главными из которых являются увеличение степени зависимости от китайских инвесторов, привлечение китайской рабочей силы, превращение России в транзитный участок товарных потоков из Китая в Европу и обратно. Кроме того, следует учитывать негативный опыт стран-участниц. К примеру, в 2017 г. Шри-Ланка, в связи с невозможностью выплаты долга китайским компаниям, была вынуждена передать контроль над стратегическим портом, который выступал в качестве залога при

Таблица 1

Потенциальные возможности и угрозы участия России в ОПОП*

Возможности	Угрозы
Межгосударственная координация экономической политики	
— Укрепление торгово—экономических связей, увеличение товарооборота и взаимных инвестиций со странами региона;	— Усиление экспортно—сырьевой ориентации экономики России; — Вытеснение российской продукции с рынка и замещение её более конкурентоспособной китайской ;
Финансовая интеграция	
— Снижение зависимости от расчётов в долларах США; — Снижение операционных издержек; — Стабилизация валютной системы.	— Замена доллара юанем, при сохранении низкой доли российского рубля в расчётах.
Модернизация транспортной инфраструктуры	
— Модернизация инфраструктурного комплекса страны; — Развитие регионов Сибири и Дальнего Востока; — Создание новых рабочих мест; Развитие смежных отраслей промышленности; — Источник дешевого финансирования; — Заимствование опыта строительства высокотехнологичных ж/д;	— Увлечение степени зависимости от китайских инвесторов; — Использование китайского оборудования и рабочей силы; — Снижение интереса перевозчиков к Сибирскому и Дальневосточному участку Транссибирской магистрали; — Превращение России в транзитный участок транспортной артерии «Китай—Европа»;
Стимулирование торговли и взаимных инвестиций	
— Строительство новых промышленных предприятий, рост производства; — Увеличение рабочих мест; — Мультипликативный эффект; — Рост налоговых поступлений;	— Использование китайского оборудования и рабочей силы; — Усугубление экологических проблем; — Проявление несправедливой конкуренции в случае субсидирования китайских предприятий;
Развитие гуманитарных связей	
— Обмен опытом, знаниями; — Проведение совместных научных исследований;	— Утрата собственных разработок; — Отсутствие реальных результатов сотрудничества; — Утечка кадров.

реализации совместного с Китаем проекта, как обычно бывает в подобных сделках.

Сотрудничество в сфере производственных мощностей может служить росту налоговых поступлений, созданию рабочих мест. Строительство новых промышленных предприятий также напрямую связано с увеличением производства. Однако, строительство промышленных объектов, финансируемое китайскими инвесторами, производимое за счёт китайской рабочей силы при проведении расчётов в китайских юанях таит в себе риски превращения двустороннего сотрудничества лишь в аренду российской земли. В связи с начинающейся реализацией китайских энергетических проектов в Сибири и на Дальнем Востоке с не меньшей очевидностью обнаружился и другой, так же весьма опасный для России риск, а именно, риск оказаться в серьёзной технико-технологической зависимости от Китая [14, с. 134].

В рамках «Одного пояса, одного пути» осуществляется также сотрудничество в области научных исследований и образования, что предоставляет возможность для обмена опытом и знаниями, разработки новых научных исследований, результаты которых в последствии будут

служить развитию высокотехнологичного производства. В рамках сотрудничества создаются научные центры университеты, такие как Российско-китайский инженерный институт, Российско-китайский полярный инжиниринговый и научно-исследовательский центр, Российско-китайская научная лаборатория по двигателестроению и т.д. Однако следует учитывать фактор утечки кадров, как результат реализации Китаем политики мягкой силы.

После рассмотрения перспектив и рисков, связанных с участием России в инициативе «Один пояс, один путь», можно говорить о том, что оно несёт в себе как большое количество возможностей, так и немало угроз, на которые стоит обратить внимание при полноценном вступлении в инициативу «Один пояс, один путь». Российско-китайские отношения на сегодняшний день находятся на беспрецедентно высоком уровне, и эту возможность следует активно использовать для модернизации экономических систем на основе инновационного развития [15, с.170]. Кроме того, в сложившейся ситуации России, как стране, отстающей от Китая по большей части составляющих национальной конкурентоспособности, следует, проводя модернизацию национальной экономики,

вовлекать в орбиту реализации собственных интересов конкурентные преимущества КНР [16, с.109]. При грамотной оценке рисков, рассмотрении проектов не только с точки зрения пользы для долгосрочного стратегического

сотрудничества Китая и России, но и непосредственной пользы для России, инициатива «Пояс и путь» способна стать толчком к созданию взаимовыгодного сотрудничества и укреплению позиции двух стран в регионе.

Список использованной литературы

1. Шалак А.В. Китайская мечта через концепцию «мягкой силы» /А.В. Шалак //Известия Байкальского государственного университета. — 2015. — Т. 25. — №. 3. — С. 564-568.
2. Лобанов, М.М. Инициатива «Один пояс и один путь». Какие цели в действительности преследует Китай? / М.М. Лобанов // Свободная мысль. — 2017. — Вып. 5 (1665). — С. 115–130.
3. Цвигун И. В., Суходолов Я.А. Внешнеторговые связи Китайской Народной Республики: общая характеристика, факторы влияния /И.В. Цвигун //Развитие российско-китайских отношений: новая международная реальность. — 2016. — С. 116-123.
4. Второй форум «Один пояс — один путь» пройдет в апреле 2019 г. в Китае (2018) ТАСС : информационное агентство России [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/5803714> (20.03.2019).
5. Belt and road portal [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/jcsj/dsjkydyl/79860.htm> (16.03.2019).
6. «Going out» public service platform [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://fec.mofcom.gov.cn/article/fwtydyl/tjsj/> (20.03.2019).
7. China's Belt and Road Initiative is credit positive overall, but challenges evident (2017) Mood's : официальный сайт международного рейтингового агентства [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://www.moody's.com/research/Moodys-Chinas-Belt-and-Road-Initiative-is-credit-positive-overall-PR_372698 (22.03.2019).
8. Fears of excessive debt drive more countries to cut down their Belt and Road investments (2019) CNBC : новостной портал [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.cnbc.com/2019/01/18/countries-are-reducing-belt-and-road-investments-over-financing-fears.html> (20.03.2019).
9. Островский, А.В. Экономический пояс Шелкового пути как путь к международному экономическому сотрудничеству / А.В. Островский // Азия и Африка сегодня. — 2016. — Вып. 2 (703). — С. 8–12. — РАН.: с. 9.
10. Что известно о высокоскоростной магистрали «Евразия» (2017) ТАСС : информационное агентство России [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://tass.ru/wfys2017/articles/4643534> (21.03.2018).
11. Китайский расчет: как дорогу через Россию признали убыточной (2018) РБК : информационное агентство [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.rbc.ru/business/20/06/2018/5b28c3059a794751862a94fb> (21.03.2019).
12. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути : сайт Президента России [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (22.03.2019).
13. Российский статистический ежегодник. 2018 : Стат.сб. / Росстат. — М., 2019. — 694 с.
14. Макарова Г.Н. Усиление сотрудничества с КНР-фактор нарастания стратегических рисков России /Г.Н. Макарова //Развитие российско-китайских отношений: новая международная реальность. — 2016. — С. 131-143.
15. Силантьев А.В. Возможности использования опыта инновационного развития китайской экономической системы для России /А.В. Силантьев // Развитие российско-китайских отношений: новая международная реальность. — 2016. — С. 169-173.
16. Цвигун И.В., Балашова М.А., Суходолов Я.А. Углубление сотрудничества России с КНР путем создания российско-китайских кластеров /И.В. Цвигун и др. //Развитие российско-китайских отношений: новая международная реальность. — 2016. — С. 107-115.