

УДК 656

М. Я. Пашаев

Грозненский государственный нефтяной технический университет
имени акад. М.Д. Миллионщикова, Грозный, e-mail: pashaev@yandex.ru

З. М. Илаева

ФГБОУ ВО «Чеченский государственный университет имени А.А. Кадырова»,
Грозный, e-mail: zarema-ilaeva@rambler.ru

Д. Ш. Алихаджиева

Грозненский государственный нефтяной технический университет
имени акад. М.Д. Миллионщикова, Грозный, e-mail: dalihadzhieva@mail.ru

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В РАМКАХ ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

Ключевые слова: Россия, Китай, ОПОП, Пояс и путь, транспортная инфраструктура, инвестиционные проекты.

Сотрудничество торгово-экономических отношений Китая с Россией носит длительный характер. В различные исторические периоды межгосударственные контакты не только принимали формы мирного взаимодействия, но и носили напряженный, конфликтный характер. В настоящее время сотрудничество Китая с Россией оказывает значительное влияние, как на характер внешнеполитической деятельности этих государств, так и на ситуацию на международной арене в целом. Высокая значимость связей Китая с Россией на современном этапе определяет актуальность исследования взаимного сотрудничества торгово-экономических отношений этих государств. Данная статья посвящена анализу развития экономического сотрудничества между РФ и КНР в контексте реализации китайской глобальной проекта «Один пояс, один. путь». Также анализируются позиции обеих стран и оценки взаимодействия, транслируемые международным экспертным сообществом. Таким образом, в статье сделан вывод, что в вопросах торгово-экономических отношений Китая с Россией, можно выявить, как положительный, так и негативный опыт взаимодействия этих стран, сложившийся на протяжении нескольких столетий.

M. Ya. Pashaev

Grozny State Oil Technical University named after acad. M.D. Millionshchikova,
Grozny, e-mail: pashaev@yandex.ru

Z. M. Ilaeva

Chechen State University named after A.A. Kadyrov, Grozny,
e-mail: zarema-ilaeva@rambler.ru

D. Sh. Alikhadzhieva

Grozny State Oil Technical University named after Acad. M.D. Millionshchikova,
Grozny, e-mail: dalihadzhieva@mail.ru

TRANSPORTATION AND LOGISTICS DIMENSION OF RUSSIAN-CHINESE COOPERATION IN THE FRAMEWORK OF THE “ONE BELT, ONE WAY” PROJECT

Keywords: Russia, China, OBOR, Belt and Road, transport infrastructure, investment projects.

Cooperation of trade and economic relations between China and Russia is long-term. In different historical periods, interstate contacts not only took the form of peaceful interaction, but also had a tense, conflicting nature. At present, China's cooperation with Russia has a significant impact both on the nature of the foreign policy activities of these states and on the situation in the international arena as a whole. The high importance of China's relations with Russia at the present stage determines the relevance of studying the mutual cooperation of trade and economic relations between these states. This article is devoted to the analysis of the development of economic cooperation between the Russian Federation and the PRC in the context of the implementation of the Chinese global project “One Belt, One. path”. It also analyzes the positions of both countries and the assessment of interaction, broadcast by the international expert community. Thus, the article concludes that in matters of trade and economic relations between China and Russia, it is possible to identify both positive and negative experience of interaction between these countries, which has developed over several centuries.

Масштабный экономический проект, разработанный в 2013 г. Цзиньпином и имеющий главной целью создание глобальной сети экономических коридоров, маршрутов и торговых путей, безусловно является одним из значительных инфраструктурных проектов современности. Конечным результатом реализации «Один пояс, один путь», по мнению китайских властей, должно стать создание единого экономического пространства («Сообщества единой судьбы»). В контексте построения глобальной системы важную роль играет сотрудничество с крупными акторами, имеющими значительное геополитическое и геоэкономическое влияние – к числу таковых относится и Россия.

Россия определила одной из ключевых стратегических целей развития транспорта и логистики – нарастить транзит грузов между Азией и Европой в 10 раз к 2030 году.

Китайская Народная Республика уже более 8 лет является главным торговым партнером Российской Федерации. Согласно данным Федеральной таможенной службы Российской Федерации товарооборот между двумя странами в 2017 г. достиг 87 млрд долларов США, продемонстрировав рост в 31,5%.

Согласно Совместному заявлению лидеров РФ и КНР от 8 мая 2015 г. одним из приоритетных направлений российско-китайских отношений является налаживание взаимодействия и сотрудничества в сфере логистики, транспортной инфраструктуры, с использованием нескольких видов транспорта, в результате реализации инфраструктурных проектов, с целью расширения и оптимизации, региональных логистических сетей.

Также развивается процесс налаживания деловых контактов российских партнеров с иностранными компаниями в инвестиционной сфере и налаживание взаимовыгодного сотрудничества по другим направлениям, участие в престижных межрегиональных и международных выставочных мероприятиях [11].

Анализ транспортно-логистического измерения следует начать со сферы железнодорожных перевозок, поскольку именно на нее был сделан особый упор впервые годы интеграции России в пространство ОПОП. На текущий момент в числе наиболее крупных проектов – Транспортный коридор «Ки-

тай – Монголия – Россия», а также высокоскоростная магистраль «Пекин – Москва».

Транспортная логистика наряду с процессами непосредственно перевозки грузов включает и ряд других важных процессов грузобработки; в частности, перемещение груза (например, с одного перевозочного средства на другое или временного хранения), складирование, хранение. На данном этапе развития вклад транспортной и складской обработки грузов в экономике торгово-транспортно-логистического комплекса незначителен. Приоритет дается для «зеленого коридора» по перевозке медикаментов и продуктов питания [11].

Начало реализации, которого пришлось на 2016 г. [2] Китай, Россия и Монголия договорились об организации транспортного коридора.

Проект состоит из десяти модернизационных инфраструктурных инициатив и подразумевает комплексное развитие логистического коридора, связывающего три страны.

Важным звеном данного коридора является скоростная трасса «Меридиан», завершение строительства которой запланировано на 2023 г. Согласно плану, предполагается строительство 4-полосной скоростной дороги от границы с Белоруссией до границы с Казахстаном в Оренбургской области.

Кроме того, в центре российско-китайского сотрудничества последние несколько лет находится идея развития логистического потенциала Дальнего Востока и создания здесь международных транспортных коридоров (МТК) (таблица) [3].

Растущий интерес китайской стороны к развитию дальневосточных МТК обусловлен двумя факторами. Во-первых, возможностью сообщения между северовосточными провинциями КНР (прежде всего, Хэйлунцзян) с незамерзающими морскими портами Находка и Владивосток и, как результат, обеспечить стабильный круглогодичный транзитный грузооборот по морю.

Вторая причина – сокращение транспортного плеча перевозок на 250 – 400 км, что позволяет уменьшить итоговую стоимость товара, а также сократить время его доставки [4]. По этой причине китайские компании довольно активно иницируют инвестиционные проекты по развитию морских хабов.

Конкурентные преимущества создания логистического потенциала Дальнего востока, международных транспортных коридоров

№	Преимущества
1	Является частью самого динамично развивающегося Азиатско-Тихоокеанского региона
2	Наличие месторождений угля, урана, олова, полиметаллов мирового значения, а также 81% запасов алмазов, 51% леса, 37% пресной воды, 33% водных биоресурсов и 32% золота, 27% газа и 17% нефти от запасов всего Азиатско-Тихоокеанского региона.
3	Наличие центра нефтегазодобычи и создается центр нефтегазохимии глобального значения.
4	Располагает значительной частью ресурсов для развития сельскохозяйственных производств: 2,5 млн гектар пашни и более 4 млн гектар пастбищ и сенокосов.
5	Выступает важным звеном естественного транспортного коридора между Азией и Европой. На его территории начинаются крупнейшие в мире железнодорожные магистрали – Транссибирская и Байкало-Амурская.
	На ее территории развиваются крупнейшие в России промышленные центры в области авиа- и судостроения.
6	Расположено на ее территории 23 организации судостроительной промышленности.

Российской стороной реализуется специальная государственная политика, направленная на обеспечение глобальной конкурентоспособности условий инвестирования на Дальнем Востоке путем создания благоприятных условий ведения бизнеса в дальневосточных регионах предоставления российским и иностранным инвесторам конкурентоспособные в Российской Федерации и в Азиатско-Тихоокеанском регионе налоговые льготы и административные преференции [1].

Совместная модернизация – формат сотрудничества, подразумевающий равноправное участие компаний РФ и КНР в развитии региональной инфраструктуры (может рассматриваться как этап сопряжения инициатив, так и как предваряющее его сотрудничество).

Говоря о развитии транспортно-логистического сотрудничества РФ и КНР в рамках проекта «Пояса и пути», нельзя не затронуть тему развития авиаперевозок. Несмотря на то, что «воздушный путь» формально не входит в ядро проекта ОПОП (а является, по мнению ряда аналитиков, дополнительной надстройкой к сухопутным маршрутам), однако часто рассматривается как важная составляющая итоговой инициативы. Рост внимания к теме авиаперевозок в рамках ОПОП значительно возрос в 2017 г. – в этот период Международная организация гражданской авиации (ИКАО) представила в рамках китайского форума международного сотрудничества доклад «Один пояс, один путь», в котором подчеркивалось, что це-

ленаправленное и решительное инвестирование в развитие авиации будет ключевым фактором, обеспечивающим общий успех новой масштабной инициативы КНР [5].

«Главное потенциальное преимущество, которое должны оценить государства– партнеры форума «Один пояс, один. путь» это прямая взаимосвязь между инвестициями в развитие авиации и отдачей в виде устойчивого социально-экономического благосостояния местного населения и бизнеса», – подчеркнула генеральный секретарь ИКАО (ИКАО) Фан Лю. Позднее аналогичные идеи прослеживались в докладах ИКАО в период с 2017 по 2019 гг. [6].

Некоторые исследователи отмечают, что реальная мотивация Пекина развивать транспортно-логистические связи с Москвой связана со стремлением укрепить позиции в регионах интереса – например, в Арктике, где КНР делает ставку на инфраструктурную диджитализацию, а создаваемые совместно с РФ хабы рассматривает как экономический плацдарм [7].

Укрепление китайского присутствия в Арктике в данном случае следует рассматривать в том числе через призму проекта «Цифрового Шелкового пути» (DSR), с 2015 г. являющегося составной частью ОПОП. Используя наработанные проектные мощности, Пекин продвигает план по прокладке в Арктику трансконтинентальных и трансграничных кабелей передачи данных, а также проект по цифровизации перспективной инфраструктуры не только в контексте «Пояса и пути», но и в рамках дру-

жественных инициатив (например, Северный морской путь, СМП). Тем не менее, с течением времени КНР все больше делает ставку на финский проект «ArcticConnect», в то время как СМП рассматривается как более трудозатратный и менее мультипликативный вариант.

Следует дополнительно указать, что на интенсивность реализации транспортно-логистических проектов между РФ и КНР негативно повлияла пандемия COVID-19. Так, по оценкам, китайской стороны, темпы реализации ранее анонсированных проектов упали примерно на 30% [8].

Стоит отметить, Программа развития российско-китайского сотрудничества в торгово-экономической и инвестиционной сферах на Дальнем Востоке России на 2018–2024 годы не полно содержит конкретные механизмы реализации совместных инициатив и не достаточно проработана система реализации инвестиционных проектов, не определен источник финансирования этих проектов. Что в свою очередь затрудняет поиск взаимоприемлемых бизнес-решений и снижает мотивацию системных игроков, вынуждая стороны действовать независимо друг от друга.

Работа выполнена при финансовой поддержке гранта Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ), проект № 20-010-00383а.

Библиографический список

1. Программа развития российско-китайского сотрудничества в торгово-экономической и инвестиционной сфере на Дальнем Востоке Российской Федерации на 2018-2024 годы. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://russian.mofcom.gov.cn/article/speechheader/201811/20181102808776.shtml>. (дата обращения: 15.10.2021).
2. ТАСС [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://tass.ru/transport/3483513> (дата обращения: 15.10.2021).
3. Гемуева К. Реалии экономического сотрудничества России и Китая – основания для оптимизма? // Российский совет по международным делам. 28.12.2017. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/realii-ekonomicheskogo>(дата обращения: 18.10.2021).
4. China, Russia bilateral trade poised for steady growth // World Economy News. 01.02.2021. URL: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-russia-bilateral-trade-poised-for-steady-growth/> (дата обращения: 16.10.2021).
5. China's Belt and Road Initiative and Aviation // CAPA. 26.07.2018. URL: <https://centreforaviation.com/analysis/airline-leader/chinas-belt-and-road-initiative-and-aviation-427350> (дата обращения: 17.10.2021).
6. Генеральный секретарь ICAO призывает инвестировать в воздушный транспорт для улучшения связности между странами, участвующими в инициативе «Один пояс – один путь» // ICAO. 30.04.2019. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/ICAO-Secretary-General-calls-for-investments-in-air-transport-to-enhance-connectivity-between-Belt-and-Road-countries.aspx> (дата обращения: 15.10.2021).
7. China Enters the Arctic Digitization Race // National interest. 17.01.2021. URL: <https://nationalinterest.org/feature/china-enters-arctic-digitization-race-176541> (дата обращения: 13.10.2021).
8. Juris F. Handing over Infrastructure for China's Strategic Objectives: 'Arctic Connect' and the Digital Silk Road in the Arctic // International Center for Defense and Security. 12.05.2020. URL: <https://icds.ee/en/handing-over-infrastructure-for-chinas-strategic-objectives-arctic-connect-and-the-digital-silk-road-in-the-arctic/> (дата обращения: 13.10.2021).
9. Zhang H. Impact of a novel coronavirus epidemic on global development governance (新冠疫情对全球发展治理的影响) // Shanghai Institute for International Studies (SIIS). 30.06.2020. URL: <http://www.siis.org.cn/Research/Info/5061> (дата обращения: 30.10.2021).
10. ICAO подчеркнула роль авиации в проекте «Один пояс – один путь» // Содружество авиационных экспертов «Aviation Explorer». 22.05.2017. URL: <https://www.aex.ru/news/2017/5/22/169836/> (дата обращения: 15.10.2021).
11. Пашаев М.Я., Алихаджиева Д.Ш. Проблемы транспортных перевозок, возникшие под влиянием пандемии // Финансовый бизнес. 2021. № 10. С. 242-244.