

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2020, №1, Том 12 / 2020, No 1, Vol 12 <https://esj.today/issue-1-2020.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/73ECVN120.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Коокуева В.В. Финансово-экономические аспекты участия России в проекте «Один пояс – один путь» // Вестник Евразийской науки, 2020 №1, <https://esj.today/PDF/73ECVN120.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

For citation:

Kookueva V.V. (2020). Financial and economic aspects of Russia's participation in the "One belt – one road" project. *The Eurasian Scientific Journal*, [online] 1(12). Available at: <https://esj.today/PDF/73ECVN120.pdf> (in Russian)

УДК 335.02

ГРНТИ 06.52

Коокуева Виктория Владимировна

ФГБОУ ВО «Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова», Москва, Россия
Доцент

Кандидат экономических наук, доцент

E-mail: kookueva.vv@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9766-5118>

РИНЦ: http://elibrary.ru/author_profile.asp?id=583925

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/D-6619-2017>

SCOPUS: <http://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=56148976300>

Финансово-экономические аспекты участия России в проекте «Один пояс – один путь»

Аннотация. В статье анализируются различные аспекты участия России в проекте «Один пояс – один путь», выделяются положительные и отрицательные моменты, финансовые выгоды от участия, опасения и угрозы. Кратко охарактеризованы основные тенденции социально-экономического развития России и Китая. Систематизированы интересы Китая от реализации проекта с участием России: усиление своего влияния в мире, экономическое сотрудничество, развитие логистики, выход на европейские с более быстрой доставкой, снижение расходов. Отдельное внимание уделено Северному морскому пути, который интересен обоим сторонам и будет развивать Арктику, морские коридоры. Для России этот проект интересен возможностью развития инфраструктуры, освоением полезных ископаемых, проведение научных исследований, финансовыми выгодами за осуществление перевозок. Для реализации этого направления российская сторона уже предприняла со своей стороны меры. Так, принятая стратегия развития арктической зоны, предполагающая государственную поддержку посредством государственной программы, требует значительных финансовых ресурсов. К угрозам для России можно отнести значительную зависимость от проекта, ухудшение экологической обстановки, возможные политические риски. Также можно отметить достаточно низкий уровень существующей инфраструктуры северного морского пути, требующей значительных финансовых вливаний. Но все же больше выделяются положительных аспектов от участия в международных проектах, что будет способствовать инновационному развитию экономики страны.

Ключевые слова: инновационное развитие; государственные проекты; финансирование; Один пояс – один путь; Северный морской путь

Введение

Проблемы мировой глобализации, интеграции, с одной стороны, и различные торговые войны, санкционные действия, с другой стороны, обуславливают необходимость создания различных объединений, торгово-экономических и транспортных коридоров. Воссоздание и развитие шелкового пути было вызвано необходимостью развития экономики Китая, экспорта продукции в Европу и другие континенты.

Проект "Один пояс – один путь" (ОПОП) позволит улучшить международные экономические отношения между странами, будет способствовать финансово-экономическому развитию стран, в частности развитию Сибири, Дальнего Востока, других регионов России. Благодаря ему будет воссоздан Трансевропейский мост, улучшены транспортные сообщения, и Россия может получить финансовые выгоды от транзита грузов через свою территорию. Как известно, инициатива ОПОП направлена на совершенствование существующих и создание новых торговых путей, транспортных, а также экономических коридоров, связывающих более чем 60 стран Центральной Азии, Европы и Африки, которая будет способствовать развитию торговых отношений между ними и Китаем.

Рассматривая финансовые аспекты от участия в проекте, можно отметить созданные институты развития – Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонд Шелкового пути. Деятельность АБИИ направлена на поддержку строительства инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В декабре 2019 года он одобрил суверенный займ для России в размере 500 миллионов долларов США для финансирования пилотного проекта «Программы инфраструктурного развития Российской Федерации». Важно отметить, что стоимость займов ниже стоимость суверенных еврооблигаций. Из этих средств первая часть пойдет на реконструкцию трассы «Кола», последующие транши должны пойти также на развитие дорожной инфраструктуры, но в настоящий момент еще не определены.¹ Фонд Шелкового пути инвестирует в инфраструктурные проекты. Так, Новатэк подписал соглашения с китайскими компаниями о вхождении в проект строительства завода по сжижению природного газа, также 10 % акций ПАО «Сибур» были куплены китайской компанией.

Обзор научной литературы

Анализ проведенных исследований по оценке экономической целесообразности участия в проекте показал дискуссионность вопроса. Экономическое наполнение проекта связывают обычно с инвестиционной, торговой политикой, строительством инфраструктурных проектов. Изучению влияния проекта «Один пояс-один путь» опубликовано много работ, в том числе такие учеными как Кашин В., Григорьева К.В., Кучинская Т.Н., Лузянин С.Г., Афонасьева А.В., Караганов С., Дружинин А.Г., Дун Я., Прокофьев И.В., Ларин О.Н., Каратаева К.Е., Безруков Л.А., Воробьев Н.В., Емельянова Н.В., Владимиров И.Н., Хейфец Б.А., Чижков Ю.В., Ильинский А.И., Райлян А.И., Сорокин Д.Д., Самофалова О., Куприянов К.Е., Тимченко Т.В., Журавлева К.А., Братцев А.И. и другие. Во исследованиях большинства ученых дается общая оценка участия России в проекте, оценка возможных последствий, однако более точные оценки финансовых выгод от проекта учеными не приводятся. Это можно объяснить тем, что подписано лишь небольшое количество соглашений и проектов, что усложняет оценки.

¹ АБИИ одобрил суверенный займ для РФ в размере 500 млн долларов [Электронный ресурс] URL: https://economy.gov.ru/material/news/abii_odobril_suverennyy_zaym_dlya_rf_v_razmere_500 mln_dollarov.html Дата обращения – 17.03.2020.

Прямые китайские инвестиции позволят повысить объемы экспорта китайской продукции. Подчеркиваются преимущества для развития китайской экономики [1]. Вообще Китай создает четверть созданного ВВП евразийского континента, а на Россию приходится не более 3 %. Формирование интегрированного транспортно-логистического бизнес-пространства позволяет сокращать затраты на логистику до 30 %. В связи с чем не стоит недооценивать возможности реализации одного пути.

По мнению ученого Караганова С. уровень инвестиций в науку, технологии, который набрала китайская экономика, может привести к тому, что Китай станет великой державой мира, а формирование новых поясов развития стимулирует партнерство Большой Евразии. Им подчеркивается отсутствие экономической стратегии России, ее финансово-экономические проблемы, компенсация этих проблем внешнеэкономическими победами [2].

Сравнение стран по уровню ВВП показывает превосходство Китая над Россией в несколько раз: в 1992 году показатели были схожими, в 2000 – ВВП Китаю был выше российского в 4,7 раз, в 2015 году – более чем в 8 раз [3]. По данным Всемирного банка ВВП Китая в 2017 году составил 12,24 трлн долларов США, а ВВП России – 1,578 трлн долларов США.²

Многие эксперты, в том числе Дружин А.Г., Дун Я. считают, что инвестиционные проекты с участием Китая будут благоприятно способствовать развитию инфраструктуры, бизнеса [3]. Есть более категоричные мнения, считающие, что Россия – это сырьевой придаток для Китая, категоричен, эксперт и научный сотрудник РАНХиГС.³

Объем товарооборота между Китаем и Россией впервые превысил 100 млрд долларов США за 2018 год, в том числе в области электронной торговли, помощь предприятиям. По мнению Лонг С. Сотрудничество в области аэрокосмической промышленности, содействие неправительственному обмену позволит удвоить финансово-экономические результаты взаимодействия. По итогам 2017 года наблюдался рост экспорта и импорта Китая, что подтверждает возможности для сотрудничества. Особенно подчеркивается финансовая интеграция от международного сотрудничества: 51 компания из списка Fortune 500 инвестировала в 104 проекта в провинции Хэйлуцзян. Финансовые и экономические выгоды от международного сотрудничества могут быть связаны с развитием открытых пилотных территорий, приграничных зон, портов, строительством ключевых инфраструктурных проектов, расширение маршрутов шелкового пути, активизация трансграничной торговли [4].

Китайские ученые также выделяют положительные и отрицательные стороны проекта ОПОП. Так, Лю Чуньгуан считает, что угрозами для России может быть утрата экономической независимости, также отмечается высокая стоимость перевозки через Транссиб, недостаточный уровень развития инфраструктуры. От серьезности намерений России зависит то, сколько финансовых вливаний может осуществить Китай [5].

Участие России в проекте ОПОП

Для развития идеи ОПОП Россия предприняла меры, в частности разработана Стратегия развития арктической зоны РФ. Так использование данного транспортного пути рассматривается как вариант диверсификации основных маршрутов и предполагается

² Официальный сайт Всемирного банка [Электронный ресурс]
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locale=ru&locations=RU> Дата обращения – 20.03.2020.

³ Как изменятся роли Китая и России при реализации проектов Шелкового пути [Электронный ресурс]
<https://www.rbc.ru/politics/29/05/2017/592c22139a7947e4852adc45> Дата обращения – 20.03.2020.

использовать в течение круглого года с участием не только морского пути, но железнодорожные. Также следует отметить и Государственную программу «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации», реализация которой должна создать условия для развития Северного морского пути как национальной транспортной магистрали. Объем бюджетных ассигнований по данной программе составляет более 190 млрд рублей. Подпрограмма "Развитие Северного морского пути и обеспечение судоходства в Арктике" требует более 35 млрд рублей.

Рассмотрим возможности использования проектов, связанных с концепцией «Один пояс-один путь», в рамках которой должны создаваться новые транспортные коридоры, связывающиеся различные страны и континенты, вкладываться огромные инвестиции.

За последние годы Китай инвестировал более 80 млрд долларов в страны вдоль пояса, подписал соглашения на миллиарды долларов. По оценкам различных экспертов от использования данного коридора могут быть пополнены бюджеты стран, через которые проложен путь.⁴

Многие страны рассматривают проект как средство распространения китайского влияния за пределы Поднебесной и привязки к Пекину стран с неустойчивым финансовым положением.

Проект «Один пояс – один путь» помогает Китаю поглощать внутренние экономические избыточные мощности, расширять внешние рынки и торговые отношения, укреплять политические отношения со странами-реципиентами, дальнейшие военные связи и влияние в области безопасности.

Преимущества и выгоды от участия России в проектах

Рассмотрим проекты, в которых Россия принимает участие.

Выгоды от участия, такие как возможность снижения стоимости доставки грузов, сокращение сроков и упрощенная процедура декларирования грузов дает участие России в проекте "Новый Евразийский континентальный мост".

В рамках саммита БРИКС была одобрена дорожная карта программы Экономический коридор "Китай – Монголия – Россия", в рамках которой будут реализованы трехсторонние проекты, увеличивающие торговый оборот, развивающие инфраструктуру, перевозки. Для развития транспортной инфраструктуры будут созданы международные коридоры, построены дороги, повысится безопасность и созданы благоприятные тарифные условия. Предполагаются преобразования инфраструктуры пунктов пропуска, повышение уровня санитарного контроля, создание новых механизмов и форм взаимодействия, создание механизмов сотрудничества в сфере безопасности продуктов питания и другие. Для укрепления сотрудничества в сфере инвестиций предполагает рост объемов электронной торговли, строительство новых линий электропередачи, нефте- и газопроводов, сотрудничество в сфере энергетики, мероприятия в сфере технопарков и инновационных зон. Стимулирование расширения масштабов торговли, создание трансграничных зон экономического сотрудничества, развитие туризма будет способствовать развитию экономического сотрудничества. Основными сферами трёхстороннего взаимодействия определены транспортная инфраструктура, таможенное и карантинное администрирование, промышленность и инвестиции, защита окружающей среды, приграничное межрегиональное сотрудничество [6].

⁴ <https://www.forbes.ru/biznes/372899-kitayskie-hitrosti-pochemu-rossiya-ne-mozhet-poluchit-dostup-k-1-trln>.

Северный морской путь и развитие Арктики

Морской шелковый путь еще один проект, где Россия является важным участником. Данному проекту следует уделить особенное внимание. Прежде чем описать его преимущества и возможности, считаем важным описать роль проекта «Транссиб» и показать, что не является конкурентов морскому пути.

Из возможных альтернативных маршрутов перевозки грузов из Китая в Россию и в Европу Транссибирская железнодорожная магистраль имеет значительные преимущества. Следует отметить, что зачастую проекты «Транссиб» и Северный коридор Шелкового пути воспринимают как конкурирующие. Однако целесообразно не противопоставлять их между собой, так как грузовых потоков будет достаточно для обоих проектов.

К преимуществам «Транссиба» можно отнести существующую инфраструктуру, строительство новых и удлинение действующих путей, улучшение пропускных способностей, сокращение сроков доставки грузов, создание скоростной платформы, развитие перегрузочных технологий, строительство железной дороги от Кошицы до Вены, Селихин-Ныш, тоннеля на Сахалин, модернизация дороги Раджин-Туманган-Хасан; другие.

К недостаткам можно отнести недостаточную обеспеченность портов и терминалов необходимой техникой, слабую инфраструктуру большинства сухопутных пограничных переходов, сложные климатические условия, износ подвижного состава и другие.

Таким образом, необходимо не противопоставление друг другу Транссиба и Шелкового пути, а разработка оптимальной схемы их взаимодействия в целях максимального снижения транспортных издержек и рационального обслуживания грузопотоков на колоссальном евразийском пространстве [7]. Если Россия в соответствии со своим географическим положением контролирует транспортно-экономические связи северной части Евразии, то Китай – более южной ее части. Отметим, что Россия планирует к 2025 году в 1,5 раза повысить их пропускную способность, а объемы ежегодно перевозимых грузов увеличить до 210 миллионов тонн [8].

В 2017 году был предложен Северный морской путь в рамках развития «Один-пояс – один путь» с целью развития морских коридоров в Северном ледовитом океане. Интересы России состоят в возможности развивать северные территории, осваивать природные ископаемые, интересы Китая являются как экономическими, так политическими. Данный проект дает путь в Европу через ледовитый океан. Следует отметить, что Арктика интересует Китай как научно-исследовательская площадка.

Как известно, Арктический канал включает в себя Северо-восточный проход, Северо-западный проход и Центральный канал. Глобальное потепление делает Арктический водный путь важным транспортным маршрутом для международной торговли. Северо-Восточный проход является самым коротким маршрутом в Европу. Этот проход с большей частью его маршрута вдоль Северного побережья России, который позволяет сократить путь на 25–55 % чем традиционных судоходных маршрутов, при этом экономия не только на времени, но и энергоресурсах.⁵

Рассмотрим динамику грузоперевозок по СМП в России. Из рисунка ниже видно, что общий объем перевозок возрастает, но доля транзита при этом незначительна.

⁵ Портер С. Почему Запад «набросился» на Северный морской путь. 2018. 18 апреля // URL: <https://topcor.ru/980-est-li-perspektivy-u-severnogo-morskogo-puti.html>.

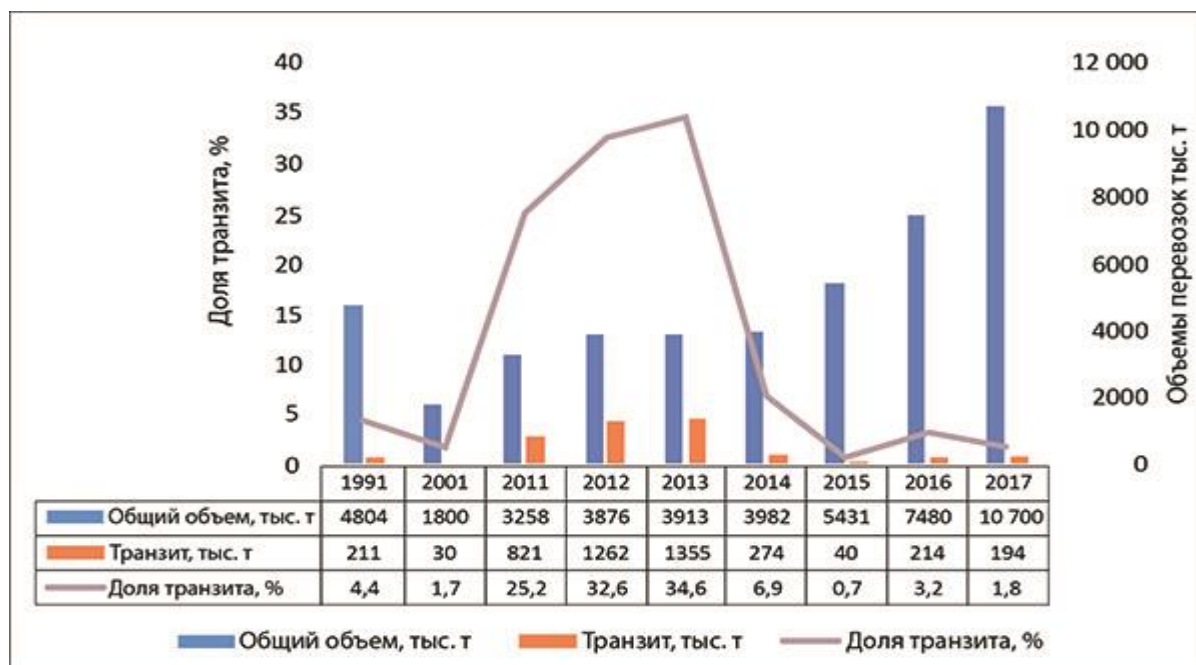


Рисунок 1. Динамика роста грузоперевозок по СМП в РФ⁶

Важно отметить, что изначально прогнозировалось, что к 2020 году объем перевозок грузов по СМП составит 44 млн тонн, а к 2030 году он возрастет до 70 млн тонн. По данным Администрации СМП, общий объем перевозок грузов по итогам 2018 г. составил 19,689 млн тонн, что в два раза больше, чем в 2017 г., на 2019 год прогнозируют рост до 26 млн тонн. Основной грузопоток транзитных перевозок в 2018 г. проходил в направлении Запад – Восток. Известно, что в 2018 году было выдано 792 разрешения, было осуществлено 27 транзитных рейса, в том числе 17 рейсов судами под иностранным флагом.

Важно отметить нестабильность транзитных грузоперевозок, их динамика то положительная, то отрицательная. Так, до начала 2000-х годов перевозки сократились, потом стали возрастать до 2013 года, затем снова снизились, в 2017 году доля этих перевозок составила всего лишь 1,8 %. На рост поставок в 2013 году повлияли внешние факторы, такие как стоимость нефти, отсутствие санкций, наличие пиратов. Затем после расширения Суэцкого канала объемы транзита в 2014 году составляли 1 млрд тонн, что значительно превышает показатели СМП. Поэтому задачей проекта и стран, ее реализующих, является достижение стабильного роста. Для того, чтобы решить поставленные задачи необходимо создать реальные условия их реализации.⁷

Однако преимуществом СМП является экономия по времени [9]. Так, в 2017 году был поставлен рекорд по скорости транзитных грузоперевозок. Рефрижератор «Baltic Winter», вышедший из порта Тайцан (КНР) в порт Бремерхафен (Германия), преодолел СМП менее чем за шесть суток.

⁶ Источник: Борис Хейфец. Северный морской путь – новый транзитный маршрут «Одного пояса – одного пути» <https://interaffairs.ru/jauthor/material/2047>.

⁷ <https://www.vestifinance.ru/articles/114988>.

Оценка финансово-экономических последствий для России от участия в проектах шелкового пути

Несмотря на обладание огромными запасами самых различных полезных ископаемых (углеводороды, золото, алмазы, редкие металлы) в арктической зоне страны, существует явная необходимость развития этой территории, ее инфраструктуры с учетом требований современности, развития новейших технологий. Китай для России является стратегически важным партнером, обладающим большим потенциалом, что позволит использовать его как огромный рынок сбыта, увеличить экспорт. Для реализации этого важно создание новых производственных мощностей, однако все это требует значительных финансовых вложений. И Китай готов принимать участие в развитии Арктики, финансировать инфраструктурные проекты. Необходимость инвестиций усугубляется финансовыми санкциями и другими ограничениями. Поэтому можно заключить, что интересы России и Китая в реализации проектов ОПОП, в том числе и СМП совпадают [10].

Китайская сторона уже принимает участие в проектах, связанных с реализацией СМП, что подтверждается вложениями в ОАО «Ямал СПГ», который производит сжиженный природный газ. В рамках данного проекта предполагается производство газа мощностью около 16,5 млн тонн в год, создается транспортная инфраструктура, включающая морской порт и аэропорт Сабетта. Отметим участие инвесторов в проекте. Так, 29,9 % принадлежит китайским инвесторам, в том числе 20 % – CNPC, 9,9 % – Фонду Шелкового пути, остальные доли и «Новатэк» (50,1 %) и «Total» (20 %).

Запуск проекта «Ямал СПГ» чрезвычайно важен в условиях финансовых санкций, как демонстрация возможности использования альтернативных источников и возможностей России в такой стратегической сфере как энергетика, а также как укрепление конкурентных позиций России на мировом рынке.

Финансовые выгоды для России заключаются в возможных инвестициях Фонда Шелкового пути путем покупки 9,9 % акций на 1 млрд евро, представление кредитов на 13 млрд долларов китайскими банками по 3,5-3,5 % годовых. Интересы России реализует китайская компания «Учан», которая является поставщиком модулей для производства сжиженного природного газа (СПГ).

Положительно, что данный проект уже имеет результаты. Так с конца 2017 года из Сабетта начались отгрузки СПГ на российских танкерах. Кроме них планирует задействовать южнокорейские верфи, где будут построены танкеры, способные работать в ледовой обстановке. Стоимость их будет достигать 5,5 млрд долл.

«Ямал СПГ» уже подписал контракты с зарубежными компаниями на транспортировку газа. Заинтересованность России в участии Китая, также связано с участием в проекте «Арктик СПГ-2», что требует инвестиций в размере 10 млрд долларов.

СМП довольно перспективный проект не только для России, так как перевозки будут совершаться в течение всего года, порт Сабетта станет многофункциональным узлом СМП и позволит экспортировать зерно, металл, уголь, нефть. По прогнозам перевозки по СМП должны занять около 10 % рынка импорта из Азии в Россию, и 5 % транзита из Азии в Европу. От последнего Россия получит только плюсы, т. к. будет взиматься плата за проход судов, сопровождение ледоколов может достигать довольно значительных сумм.

Поскольку из всех проектов ОПОП самым важным для России является СМП, в связи с чем систематизируем информацию в единую схему-таблицу.

Таблица 2

Систематизирующая сводная таблица о преимуществах, ключевых факторах и других характеристиках проекта СМП

Проект	Северный морской путь
Какие страны входят	Китай, Россия.
Основная цель проекта	Создание морского экономического коридора между Китаем и Европой через Северный Ледовитый океан.
Условия реализации	расширение внешних границ континентального шельфа.
Преимущества СМП	- значительное сокращение времени транспортировки грузов по сравнению с южными маршрутами [11], в частности сокращение пути на 20–30 %; - использование морских путей и ресурсов Арктики положительно отражается на экономическом развитии и энергетической стратегии Китая; - экономия на топливе.
Преимущества для Китая	Безопасность. Кратчайший водный путь между Дальним Востоком и Европой. Главный оптовый транзит. Совместное с Россией освоение природных богатств Арктики. Развитие добычи нефти, газа, минеральных ресурсов и неископаемых видов топлива.
Преимущества для России	Развитие Арктики, арктической инфраструктуры [12]. Совместные с Россией освоение природных богатств Арктики. Инвестиции для развития Арктического региона со стороны Китая. Постоянные приобретатели услуг для морского флота. Развитие туристических маршрутов на Северный полюс. Содействие добыче углеводородов в Арктике.
Опасения для России	Остаться просто страной –транзитом. Слишком большая зависимость от проекта. Если Китай будет осваивать маршруты вдали от побережья России, то снижается значение России. Ухудшение экологической обстановки в Арктической зоне. Усиление таяния льда и снега. Усиление военной экспансии Китая.
Угрозы для проекта	Климатические условия, таяние льдов. Низкая рентабельности добычи нефти и газа при нынешних ценах, хотя через 5–10 лет выгода должна повыситься.
Преимущества России перед другими странами	В России ведутся научные разработки по освоению Арктической зоны, подписаны соглашения между Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом и Китайским исследовательским центром по судостроению. Богатства Арктики. Развитию Северного морского пути способствует Новопортовское месторождение и завод «Ямал СПГ». Так, в 2016 году грузовые перевозки по СМП составили 7,5 млн тонн, а в 2017 году 10,7 млн тонн. По прогнозам Росморречфлот в 2020 году перевозки достигнут 44 млн, тонн, а к 2030 году – 70 млн тонн. Важную роль в объеме перевозок занимают перевозки энергоресурсов, так как сжиженный природный газ, нефть, уголь, металлы. Завод «Ямал СПГ», акционерами которого являются «НОВАТЭК» (50,1 %), Total (20 %), CNPC (20 %), Фонд Шелкового Пути (9,9 %), был запущен в конце 2017 года. Преимущества проекта «Ямал СПГ»: - уникальное месторасположение полуострова Ямал; - гибкая конкурентоспособная логистическая модель; - круглогодичные поставки СПГ на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы; - низкий уровень затрат на разработку и добычу; - отработанные традиционные технологии разработки; - высокая эффективность процесса сжижения благодаря низкой среднегодовой температуре. Наличие судовой верфи «Дальневосточный завод «Звезда», который занимается ремонтом подводных лодок Тихоокеанского флота и модернизацией кораблей атомных подводных ракетноносцев. ЛЕДОКОЛЫ.

Проект	Северный морской путь
	<p>У России около 40 ледоколов, в том числе четыре атомных [13]. Также строятся новые суда. Так, на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге спущен на воду атомный ледокол «Арктика», головное судно нового проекта 22220, на том же заводе в работе два серийных судна этого проекта, «Урал» и «Сибирь». Они станут самыми большими и мощными в мире, способными взламывать 3-метровые льды.</p> <p>В планах строительство еще более мощных ледоколов проекта 10510 «Лидер», которые смогут обеспечить круглогодичную навигацию во всех районах Арктики и способны разламывать 4-хметровый лед.</p> <p>Преимущества России – ПРОЕКТЫ.</p> <p>Проект, соединяющий мостами или тоннелями остров Сахалин с материком и с японским островом Хоккайдо, является беспрецедентным. Его строительство может начаться в 2021 году и продлится пять лет. Эти маршруты меняют транспортно-логистические схемы Дальнего Востока. Железнодорожный путь через Сахалин станет выходом к морю с Транссибирской магистрали – сначала на российский остров, а затем в Японию. Есть идея продолжить его 42-километровым переходом через пролив Лаперуза на остров Хоккайдо. Сейчас основная часть грузов из Японии в Европу идет через Суэцкий канал.</p>
Угрозы и недостатки	<p>Формально Россия не является участником проекта, но является участником ЕАЭС, с которым Китай и подписал соглашение.</p> <p>Остаться просто страной – транзитом.</p> <p>Слишком большая зависимость от проекта.</p> <p>Береговая инфраструктура СМП пришла в упадок, что предполагает значительные финансовые вложения.</p> <p>Страховые компании вынуждены увеличивать страховые премии более чем в 3 раза по причине высоких рисков.</p> <p>Россия не является конкурентным в производстве ледоколов, строительстве судов.</p>
Условия и требования России	<p>Россия не согласна полностью открываться Китаю.</p> <p>Важно не наращивать торговлю с Китаем, а создавать высокотехнологичные стартапы, совместные производства для реализации продукции в третьи страны.</p> <p>Россия не готова превратиться в часть китайского мегарегиона или просто предоставить свою территорию для транзита китайских грузов в Европу.</p> <p>Россия хочет, чтобы товары создавались на ее территории.</p>
Условия и требования Китая	<p>Выделение Китая среди других партнеров.</p> <p>Предоставление государственных гарантий инвестиций.</p>
Проблемы реализации проекта в целом	<p>Расширение проекта требует ее разъяснений, т. к. любое взаимодействие расценивается как реализация проекта (чем шире, тем меньше ясности).</p>

Выводы

Итак, выделяя выгоды России можно заключить, что от реализации проектов будут достигнуты значительные финансовые выгоды в виде крупнейших инвестиций, предоставлении недорогих кредитов, возможности в будущем получать доходы, развивать инфраструктуру, налаживать внешнеэкономические связи, что в итоге будет способствовать инновационному развитию экономики страны. К неэкономическим можно отнести политические, например, развитие различных связей с азиатскими и европейскими государствами, обеспечение национальной безопасности, укрепление позиций на международной арене.

Заинтересованность Китая в СМП состоит в возможности транзита своих товаров с меньшими временными и финансовыми затратами. Большая часть китайских товаров доставляет по морскому пути, что дает развитие шелковому пути, рост прибыли [14]. Экономия по времени доставки позволяет получить положительный экономический эффект с каждого рейса. Кроме сокращения пути данный проект позволяет реализовать различные инвестиционные проекты, например, порты Далянь, Тяньцзинь.

По оценкам различных экспертов, интересы Китая в СМП имеют не только экономический, но и военно-стратегический характер, что реализуется вступлением Китая в крупные российские арктические проекты [15]. Он заинтересован в освоении новых месторождений углеводородов в Арктике для получения энергоресурсов без вреда для экологии своей страны. В среднесрочной перспективе планирует повысить потребление газа, преимущественно за счет импорта.

Китайской стороне важна возможность выхода к прибрежным зонам, освоения ресурсов, получения биоресурсов, одновременно с этим данный путь является наиболее безопасный. Еще перспективным считается арктический туризм. Данная зона интересна и для научных исследований, также уже открыта научно-исследовательская станция, проведены отдельные научные исследования. Итак, северный морской путь – это путь, реализующий экономические, политические, экологические, научные и другие цели.

Таким образом, исследование показало, что российско-китайские проекты имеют как преимущества, так и недостатки, угрозы и возможности. Но наличие экономические и неэкономических выгод очевидно. Без взаимной экономической работы невозможно развитие государств. В случае реализации проектов, государственных программ, вложении инвестиции могут быть созданы предпосылки для инновационного развития экономики России, создана инфраструктура, достигнуты взаимные выгоды. Развитие российско-китайского сотрудничества в рамках инициативы "Пояса и пути" открывает новые возможности для расширения партнёрских отношений между странами и окажет содействие дальнейшему углублению их стратегического взаимодействия.

ЛИТЕРАТУРА

1. узянин С.Г., Афонасьева А.В. Один пояс, один путь – политические и экономические измерения // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2017. № 40. – с. 5–14.
2. Караганов С. Мир на вырост // Россия в глобальной политике. 2018. №1. URL: <https://globalaffairs.ru/articles/mir-na-vyrost/> (дата обращения: 20.03.2020).
3. Дружинин А.Г., Дун Я. «Один пояс – один путь»: возможности для регионов западного побережья России // Балтийский регион. 2018. Т. 10. № 2. С. 39–55.
4. Song L. Heilongjiang's participation in the belt and road initiative // Россия и АТР. 2019. № 3 (105). С. 71–85.
5. Чуньгуан Л. Угрозы для сотрудничества между Китаем и Россией в контексте реализации стратегии "одного пояса, одного пути" // Наука и мир. 2016. № 2. С. 4.
6. 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.
7. Безруков Л.А., Воробьев Н.В., Емельянова Н.В., Владимиров И.Н. Международный транспортный коридор на базе Транссиба и развитие городских агломераций Сибири / В сборнике «Географические исследования Сибири и сопредельных территорий» / Материалы Международной географической конференции, посвященной 90-летию со дня рождения академика Владимира Васильевича Воробьева (Иркутск, 21–25 октября 2019 г.). – Иркутск: Изд-во Института географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, 2019. – 542 с.

8. Хейфец Б.А. Северный морской путь – новый транзитный маршрут "одного пояса – одного пути" // Международная жизнь. 2018. № 7. С. 67–87.
9. Чижков Ю.В. Северный морской путь в структуре арктической транспортной системы // Транспорт Российской Федерации. 2017. № 1 (68). С. 27–32.
10. Ильинский А.И., Райлян А.И., Сорокин Д.Д. Необходимость развития транспортной инфраструктуры северного морского пути // Экономические науки. 2019. № 180. С. 107–109.
11. Самофалова О. Китай включил важнейший российский маршрут в сферу своих интересов // Деловая газет «Взгляд». – 2018. – 26 января.
12. Куприянов К.Е. Северный морской путь в контексте арктической стратегии России: правовые аспекты / В сборнике: Арктический вектор: стратегия развития Материалы II-й научно-практической конференции. Редколлегия: И.В. Самсонова [и др.]. 2019. С. 151–153.
13. Горошникова Т.А., Ильинский А.И. Северный морской путь как крупномасштабная система: анализ маршрутов в определенных ледовых условиях / В книге: Управление развитием крупномасштабных систем mlsd'2019 Материалы двенадцатой международной конференции Научное электронное издание. Под общей ред. С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. 2019. С. 200–202.
14. Тимченко Т.В., Журавлева К.А. Экономические основы развития морских перевозок по северному морскому пути // Современные аспекты экономики. 2017. № 1 (233). С. 11–14.
15. Братцев А.И. Обоснование концепции развития транспортно-логистической системы северного морского пути // Экономика и предпринимательство. 2017. № 3–1 (80). С. 787–794.

Kookueva Viktoriya Vladimirovna

Plekhanov Russian university of economics, Moscow, Russia
E-mail: kookueva.vv@gmail.com

Financial and economic aspects of Russia's participation in the "One belt – one road" project

Abstract. The article emphasizes the need to abandon the raw material economy, transition to innovative development, and increase the competitiveness of the country's economy. It is assumed that the development of international economic ties and relations, participation in inter-country projects can also increase the country's potential, role in the international arena, and strengthen the financial and economic basis. Various aspects of Russia's participation in the "One belt – one road" project are analyzed. Positive and negative aspects, financial benefits from participation, fears and threats are highlighted. The main trends in the socio-economic development of Russia and China are briefly described. China's interests in implementing a project with Russia's participation are systematized: strengthening its influence in the world, economic cooperation, developing logistics, entering European markets with faster delivery, and reducing costs. Special attention is paid to the Northern sea route, which is of interest to both sides and will develop the Arctic and sea corridors. For Russia, this project is interesting for the possibility of developing infrastructure, developing minerals, conducting scientific research, and providing financial benefits for transportation. The Russian side has already taken measures to implement this direction. Thus, the adopted strategy for the development of the Arctic zone, which involves state support through a state program, requires significant financial resources. Threats to Russia include significant dependence on the project, environmental degradation, and possible political risks. We can also note the relatively low level of the existing infrastructure of the Northern sea route, which requires significant financial investments. However, there are more positive aspects of participation in international projects that will contribute to the innovative development of the country's economy.

Keywords: innovative development; government projects; financing; One belt – one road; the Northern sea route