

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

2018, №5, Том 10 / 2018, No 5, Vol 10 <https://esj.today/issue-5-2018.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/77ECVN518.pdf>

Статья поступила в редакцию 17.10.2018; опубликована 06.12.2018

Ссылка для цитирования этой статьи:

Давыденко Е.В., Колесникова Т.В. «Один пояс – один путь» как катализатор инвестиционного сотрудничества России и Китая // Вестник Евразийской науки, 2018 №5, <https://esj.today/PDF/77ECVN518.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

For citation:

Davydenko E.V., Kolesnikova T.V. (2018). «One belt – one road» as a catalyst for investment cooperation between Russia and China. *The Eurasian Scientific Journal*, [online] 5(10). Available at: <https://esj.today/PDF/77ECVN518.pdf> (in Russian)

УДК 339.92

ГРНТИ 06.51.51

Давыденко Елизавета Васильевна

ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения»
Санкт-Петербург, Россия
Кандидат экономических наук, доцент
E-mail: davvas@mail.ru

РИНЦ: http://elibrary.ru/author_profile.asp?id=307529

Колесникова Татьяна Васильевна

ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения»
Санкт-Петербург, Россия
Старший преподаватель
E-mail: kolesnikova-tv@mail.ru

РИНЦ: http://elibrary.ru/author_profile.asp?id=717097

«Один пояс – один путь» как катализатор инвестиционного сотрудничества России и Китая

Аннотация. В настоящей статье исследуется влияние инициативы «Один пояс – один путь» на усиление инвестиционных отношений между Россией и Китаем. Авторами выявлено, что реализация инициативы обеспечивается созданными финансовыми структурами (Азиатским банком инфраструктурных проектов, Фондом Шелкового пути, Российско-Китайским Инвестиционным Фондом), а также двусторонними соглашениями в сфере экономического, и, в том числе, инвестиционного, сотрудничества. Установлено, что со стороны России, участие в инициативе «Один пояс – один путь» находит отражение в Указе Президента РФ № 204 от 07.05.2018 г., содержащим задачи по реализации и модернизации проектов логистической инфраструктуры на российской территории. Наиболее масштабным из которых является строительство российского участка транспортного коридора «Европа – Западный Китай», осуществляемое, в том числе, за счет привлеченных средств китайских инвесторов. Доказано, что реализация данного проекта имеет существенное значение для развития экономики России, оказывает положительное воздействие на диверсификацию логистических путей поставки китайских товаров на европейский рынок, а также направлено на увеличение объемов торгово-экономического сотрудничества России и Китая. В статье выявлено, что разнообразие направлений двустороннего взаимодействия, свидетельствует о взаимной заинтересованности стран в осуществлении совместных бизнес-проектов; и показано, что на дальнейшее усиление инвестиционного взаимодействия положительно влияет

интернационализация юаня, его введение в национальные валютные резервы России и развитие действующих на российской территории дочерних китайских банков. Авторами показано, что российская экономика в современных условиях является привлекательной для инвесторов из Китая, что, наряду с политической составляющей экономического сотрудничества и совместно реализуемой инициативой «Один пояс – один путь» позволяет сделать вывод о дальнейшем усилении российско-китайских инвестиционных отношений.

Ключевые слова: инвестиционное сотрудничество; «Один пояс – один путь»; экономика России; экономика Китая; российско-китайские отношения; транспортные коридоры; Россия; Китай; инвестиции; Шелковый путь

Современная мировая экономика находится в «зоне турбулентности», что характеризуется разнонаправленными векторами развития межгосударственных отношений и усилением экономического протекционизма. Торговые войны, западные санкции в отношении России и контрсанкции со стороны России, Brexit, кризис отдельных интеграционных группировок свидетельствуют о существовании тенденции к сокращению международного экономического партнерства. В этих условиях инициатива «Один пояс – один путь» является самым грандиозным и масштабным проектом, направленным на поддержку глобализации, усиление экономических связей с целью построения взаимовыгодного торгово-экономического пространства в Евразии.

Уникальность инициативы, предложенной председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г., связана с созданием союза, в котором все страны-участницы, независимо от масштабов и уровня развития их экономик, выступают равнозначными партнерами. Немаловажным является и отсутствие генеральной геополитической составляющей в проекте: «Один пояс – один путь» охватывает страны с совершенно разными типами государственного устройства и политического уклада. Целью создания экономического пояса является улучшение экономического состояния каждой страны-участницы [1, с. 20].

Инициатива «Один пояс – один путь» представляет собой объединение двух программ – «Экономического пояса шелкового пути» (ЭПП) и «Морского шелкового пути XXI века» (МШП) и представляет собой масштабный проект по строительству логистической инфраструктуры между Китаем и Европой [2, с. 28]. К сентябрю 2018 г. более 130 стран и международных организаций подписали с Китаем соглашения о сотрудничестве¹. Российско-китайское инвестиционное направление является одним из важнейших в ходе реализации проекта, поскольку часть транспортных путей проходит по территории России.

Для обеспечения эффективной работы проекта «Один пояс – один путь» и активизации инвестиционных потоков созданы хорошее организационное обеспечение и инфраструктура. Так, для финансирования инициативы «Один пояс – один путь» в 2014 г. в Китае были созданы Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути [3, с. 66]. Ключевая цель Азиатского банка инфраструктурных проектов – это финансирование крупных транспортных магистралей стран-учредителей банка и содействие их экономическому развитию. Для России, которая является соучредителем банка, данный финансовый институт представляет особое значение. Что касается основной цели Фонда Шелкового пути [4, с. 169], то это поиск инвестиционных возможностей и предоставление услуг для реализации проектов в странах, через которые проходит новый шелковый путь, осуществление инвестиций в инфраструктурные проекты и развитие промышленной и финансовой кооперации. С 2014 г.

¹ Стратегия экономического развития «Один пояс – один путь» [Электронный ресурс] // РИА новости. 2017. 14 мая <https://ria.ru/spravka/20170514/1494097368.html> (дата обращения: 07.10.2018).

также функционирует Межправительственная российско-китайская комиссия по инвестиционному сотрудничеству. Ключевой задачей комиссии служит содействие в реализации инвестиционных проектов в неэнергетической сфере и снижение административных и торговых барьеров между нашими странами. К настоящему времени комиссия согласовала 73 совместных проекта, 17 из которых уже находятся в стадии реализации [5, с. 19].

В 2015 г. между РФ и Китаем было подписано соглашение о сопряжении Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и ЭПШП, что лишний раз подчеркивает обоюдную заинтересованность стран в усилении вектора экономического, в том числе и инвестиционного сотрудничества. В 2016 г. между РФ и Китаем был подписан Меморандум о координации совместных усилий по продвижению экономического и инвестиционного сотрудничества на различных международных площадках. Таким образом, инвестиционное сотрудничество между Россией и Китаем активно поддерживается политической элитой и зачастую идет сверху [6], что, тем не менее, не отрицает и экономическую целесообразность реализуемых инвестиционных проектов.

Весомый вклад в реализацию инициативы «Один пояс – один путь» вносит созданный в 2012 г. совместными усилиями Российского фонда прямых инвестиций и China Investment Corporation Российско-Китайский Инвестиционный Фонд (РКИФ). Целью РКИФ является вложение инвестиций в проекты на территории России и за ее пределами, осуществление которых может привести к существенному положительному эффекту для российской экономики. Под управлением РКИФ находится 100 млрд юаней, а в число основных инвесторов входят государственные и частные корпорации КНР (в том числе Китайская Национальная Ядерная Корпорация (China National Nuclear Corporation)) и компании Свободной экономической зоны Шэньчжэнь. Кроме поддержки проектов в рамках инициативы «Один пояс – один путь» РКИФ осуществляет инвестиции в проекты в сфере ядерной энергетики, инфраструктуры, логистики и новых технологий, доходность которых равна или превышает 9 % годовых в юанях². Наиболее известным проектом, финансируемым с помощью средств РКИФ, является железнодорожный мост через реку Амур, соединяющий Северо-восточный Китай и российский Дальний Восток. Его строительство началось в декабре 2016 г. и должно завершиться к концу 2019 г.³

Как уже отмечалось выше, реализация инициативы «Один пояс – один путь» предполагает осуществление совместных проектов стран в сфере инфраструктуры, прежде всего – транспортной. В данном контексте наибольшее значение придается строительству транспортного коридора «Европа – Западный Китай», развитию Северного морского пути, а также совершенствованию существующих железнодорожных магистралей и морских портов. Перечисленные проекты важны и для российской, и для китайской стороны. Для России строительство современной магистральной инфраструктуры может стать драйвером роста экономики, повысить и ускорить пассажиро- и грузопоток между разными регионами страны, а также позитивно сказаться на экономическом развитии приграничных районов [7, с. 169]. Для Китая транспортные пути через Россию привлекательны возможностью диверсификации логистических цепей поставки товаров на европейский рынок. Магистраль «Европа – Западный

² Российско-китайский инвестиционный фонд регионального развития [Электронный ресурс] // URL: <http://ifrd.ru/ru/> (дата обращения: 07.10.2018).

³ 俄罗斯: 「一带一路」理想投资地点. 2018年7月25日. = Россия «Один пояс – один путь» - идеальное место для инвестиций. [Электронный ресурс] // <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/研究文章/俄罗斯-一带一路-理想投资地点/rp/sc/1/1X000000/1X0AEN03.htm> 2018. 25 июля. (дата обращения: 07.10.2018).

Китай» для китайской стороны является альтернативой поставок в Европу через Суэцкий канал и может сократить скорость доставки грузов на 10 суток⁴.

Помимо этого, очевиден положительный эффект для увеличения российско-китайского торгово-инвестиционного сотрудничества [8, с. 94]. Значимость развития транспортной инфраструктуры России подкреплена Указом Президента РФ № 204 от 07.05.2018 г., который предполагает реализацию ряда проектов к 2024 г. (табл. 1)⁵.

Осуществление существующих транспортных задач оценивается в размере 6,3 трлн руб., из которых примерно треть (2,3 трлн руб.) планируется профинансировать за счет средств федерального бюджета РФ, около 15 % – за счет средств регионов, и около половины необходимой суммы – путем привлечения частных инвестиций [9]. При этом наиболее затратным является строительство скоростной автомобильной дороги протяженностью 8,4 тыс. км, соединяющей Европу и КНР.

Таблица 1

Развитие транспортной инфраструктуры России до 2024 г.

№ п/п	Название проекта
1	Строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай»
2	Увеличение мощностей морских портов Российской Федерации, включая порты Дальневосточного, Северо-Западного, Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов
3	Развитие Северного морского пути и увеличения грузопотока по нему до 80 млн тонн
4	Сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до семи дней, и увеличение объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза
5	Увеличение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в полтора раза, до 180 млн тонн
6	Увеличение пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна

Источник: составлено авторами по данным Указа Президента РФ № 204 от 07.05.2018 г.

Проект «Европа – Западный Китай» по масштабности и значению для регионального развития сравнивают со строительством Суэцкого канала, Транссибирской магистралью и туннеля под Ла-Маншем. Данный проект реализуем с помощью инвестиций таких крупных финансовых и строительных корпораций как China Communication Construction Corporation, СЕСС, «Шандунские дороги», Фонд развития Шелкового пути, Банк развития Китая. Китайские компании готовы инвестировать в российский участок магистрали «Европа – Западный Китай» около 150 млрд руб.⁶

За счет, в том числе, реализуемых совместных инфраструктурных проектов масштабы инвестиционного сотрудничества между Китаем и Росси увеличиваются год от года. Так, по данным Банка РФ, в 2017 г. китайские инвестиции в российскую экономику составили 2261,6 млн долл., в 2016 г. китайские инвестиции в российскую экономику составили 1340,5 млн долл., в 2015 г. – 2759,0 млн долл. [10]. Инвестиционная особенность России и Китая состоит в том, что для обеих стран главными инвестиционными партнерами являются оффшорные

⁴ Великий шелковый путь. Дорога, которая соединит Китай и Запад [Электронный ресурс] // Коммерсант. 2015. 8 октября URL: [<https://www.kommersant.ru/doc/2801505>] (дата обращения: 06.10.2018).

⁵ Указ Президента РФ № 204 от 07.05.2018 [Электронный ресурс] // URL: [<http://prezident.org/articles/ukaz-prezidenta-rf-204-ot-7-maja-2018-goda-07-05-2018.html>] (дата обращения: 06.10.2018).

⁶ Великий шелковый путь. Дорога, которая соединит Китай и Запад [Электронный ресурс] // Коммерсант. 2015. 8 октября URL: [<https://www.kommersant.ru/doc/2801505>] (дата обращения: 06.10.2018).

территории – Виржинские острова, Сингапур, Нидерланды и др., что затрудняет статистический подсчет взаимных инвестиций. Большая часть инвестиций из Китая поступает в результате правительственных соглашений. По линии межправительственных соглашений осуществляются инвестиции в инфраструктурные проекты и инвестиции в нефтегазовый сектор РФ. Так, Китай купил 20 % дочерней компании Роснефти ПАО «Верхнеконскнефтегаз». Фонд Шелкового пути и государственный банк развития China Development Bank приобрели 10 % в нефтехимическом концерне «Сибур». Как правило, благодаря политической важности практически все проекты доводятся до конца. Согласно неполным статистическим данным КНР, в настоящее время в России насчитывается более 1200 предприятий в сфере энергетики, транспорта, авиации, аэрокосмической промышленности, автомобилей и многих других областей, финансируемых китайскими инвесторами^{7,8}.

Введение санкций со стороны США и Европейского Союза по отношению к России послужило толчком к пересмотру внешнеполитической и внешнеэкономической стратегии РФ в сторону Азиатско-Тихоокеанского региона, в частности Китая. Россия и Китай являются стратегическими партнерами, и двусторонние отношения в различных сферах развиваются по нарастающей, укрепляясь день ото дня. За первые 8 месяцев 2018 г. суммарный объем двусторонней торговли составил 67,5 млрд долл., что на 25,7 % выше аналогичного показателя в 2017 году [10]. Особое внимание уделяется инвестиционному сотрудничеству и созданию институциональной среды для поощрения и усиления инвестиционной активности.

На дальнейшее укрепление инвестиционных отношений положительно влияет интернационализация юаня и введение китайской валюты в национальные валютные резервы [11, с. 145]. Действующие на территории Российской Федерации дочерние китайские банки – АО «Бэнк оф Чайна» (Банк Китая), АО «АйСиБиСи Банк» (Торгово-Промышленный Банк Китая), ООО «Чайна Констракшн Банк» (Китайский Строительный Банк), ООО «Чайна сельскохозяйственный банк» (Сельскохозяйственный Банк Китая) – позволяют более эффективно опосредовать торгово-экономические отношения стран.

Рост инвестиционного взаимодействия Китая и России связан с политической составляющей, осуществлением преимущественно проектов транспортной инфраструктуры, валютным сотрудничеством. Кроме того, относительно низкая стоимость рабочей силы, преимущества схем импортозамещения, специальные инвестиционные контракты и невысокие эксплуатационные расходы делают российскую экономику особо привлекательной для китайских инвесторов. Тем не менее, пока заявленные российско-китайские инвестиционные планы существенно превышают реализуемые проекты. Страны пока с осторожностью осуществляют взаимные инвестиции, однако повышающийся тренд инвестиционного сотрудничества вселяет оптимизм. На четвертом восточном форуме, состоявшемся 11-13 сентября 2018 года, Президент РФ В.В. Путин и Председатель КНР Си Цзиньпин очень высоко оценили результаты инвестиционного сотрудничества обеих стран, в том числе и в рамках проекта «Один пояс – один путь»⁹. 2018 и 2019 годы объявлены перекрёстными годами китайско-российского межрегионального сотрудничества, что открывает еще более широкие возможности для дальнейшего сотрудничества двух стран.

⁷ Один пояс – один путь. Исследование инвестиций в политику, Россия [Электронный ресурс] // URL: http://www.china.com.cn/opinion/think/2015-05/13/content_35556030.htm (дата обращения: 02.10.2018).

⁸ 综述：“一带一路”引领中俄务实合作 Резюме: «Один пояс – одна дорога» ведет прагматическое сотрудничество Китая и России [Электронный ресурс] // URL: http://www.xinhuanet.com/2017-11/30/c_1122035583.htm (дата обращения: 06.10.2018).

⁹ Пленарное заседание Восточного экономического форума [Электронный ресурс] // 2018. 12 сентября. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/58537> (дата обращения: 02.10.2018).

ЛИТЕРАТУРА

1. Колесникова Т.В. Бюджетные ресурсы Китая и России как инструмент развития инновационного потенциала экономик в рамках проекта «Один пояс – один путь»: материалы Международной науч. конф. «Один пояс и один путь: историко-культурное развитие Китая и России», Шанхай, 2017. Шанхай: Шанхайская академия социальных наук = 一带一路：历史传承与中俄社会发展。国际学术研讨会。上海社会科学, 2017. С. 20-27.
2. Лузянин С.Г. «Один пояс, один путь»: российская проекция и проблемы сопряжения // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2017. Т. 22. № 22. С. 27-36.
3. Левченко Т.А. Деятельность китайских инвесторов за рубежом: основные особенности и значение для мировой экономики // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Экономика и управление. 2017. № 3 (30). С. 64-68.
4. Ларин О.Н., Куприяновский В.П. Механизмы инвестиционной поддержки инфраструктурных проектов китайской инициативы «Один пояс, один путь» и технологии цифровой железной дороги // Современные информационные технологии и ИТ-образование. 2017. Т.3. С. 167-175.
5. Савкович Е.В., Маркова Д.С. Инвестиционное сотрудничество России и Китая в рамках инициативы «Один пояс и один путь» // Европейский интеррегионализм и Большая Евразия. 2018. С. 18-27.
6. Инь С. Роль публичной дипломатии в продвижении проекта «Один пояс, один путь» Китая на международной арене // Общество: политика, экономика, право. 2018. № 2. С. 20-23.
7. Ли С. Стратегия и перспективы китайских инвестиций в строительной сфере Российской Федерации // Фундаментальные исследования. 2017. № 2. С. 164-171.
8. Ма Бо. Стратегия России «Поворот на Восток»: возможности и вызовы для сопряжения с китайскими трансрегиональными проектами // Сравнительная политика. 2017. Т.8. № 2. С. 82-97.
9. Адамчук О., Базанова Е. Чиновники выбрали инфраструктурные проекты, на которые делают ставку [Электронный ресурс] // Ведомости. 2018. 24 сентября. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/09/24/781870-chinovniki-vibrali-infrastrukturnie-proekti#galleries%2F140737494195107%2Fnormal%2F1> (дата обращения: 07.10.2018).
10. Кушнарев В. Ждать юаня: сколько и куда на самом деле инвестируют китайцы в России [Электронный ресурс] // Информационно-аналитическое агентство «Восток России» EastRussia. 2018. 18 апреля URL: <https://www.eastrussia.ru/material/zhdatt-yuanya/> (дата обращения: 04.10.2018).
11. Тянь Ю. Интернационализация юаня с точки зрения основных функций мировой резервной валюты // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2018. Т. 8. № 7А. С. 143-152.
12. Ли С. Стратегия и перспективы китайских инвестиций в строительной сфере Российской Федерации // Фундаментальные исследования. 2017. № 2. С. 164-171.

Davydenko Elizaveta Vasilievna

Saint-Petersburg state university of aerospace instrumentation, Saint-Petersburg, Russia
E-mail: davvas@mail.ru

Kolesnikova Tatyana Vasilevna

Saint-Petersburg state university of aerospace instrumentation, Saint-Petersburg, Russia
E-mail: kolesnikova-tv@mail.ru

«One belt – one road» as a catalyst for investment cooperation between Russia and China

Abstract. In this article the influence of an initiative "One belt – one road" on strengthening of the investment relations between Russia and China is investigated. The authors found that realization of the initiative is provided with the created financial structures (The Asian bank of infrastructure projects, The Fund of the Silk way, The Russian-Chinese Investment Fund) and also bilateral agreements in the sphere of economic and investment cooperation. It is established that the participation of the Russia in the initiative "One belt – one way" finds reflection in the Decree of the Russian President No. 204 of the May 7, 2018, containing tasks of realization and modernization of projects of logistic infrastructure on the Russian territory. The most large-scale of projects is construction of the Russian part of the transport corridor "Europe – the Western China", carried out also at the expense of the Chinese investors. It is proved that implementation of this project has essential value for development of the Russian economy, has positive impact on diversification of logistic ways of delivery of the Chinese goods to the European market, and also is directed to increase volumes of trade and economic cooperation between Russia and China. In the article it is revealed that a variety of the directions of bilateral interaction reflects mutual interest of the countries in the implementation of joint business projects; also it is shown that further strengthening of investment interaction is influenced positively by internationalization of yuan, the introduction of yuan into national currency reserves of Russia and development of the subsidiary Chinese banks operating on the Russian territory. The authors showed that the Russian economy in modern conditions is attractive for Chinese investors and with a political component of economic cooperation and the initiative "One belt – one road" allows to draw a conclusion on further strengthening of the Russian-Chinese investment relations.

Keywords: investment cooperation; «One belt – one road»; Russian economy; Chinese economy; Russian-Chinese relations; transport corridors; Russia; China; investments; Silk road