

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ

«Большая Евразия»: интересы и возможности России при взаимодействии с Китаем

Елена М. Кузьмина

*Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений им. Е. М. Примакова Российской Академии наук, Москва, Россия,
e_kuzmina07@mail.ru*

Аннотация. В статье анализируется проработанность предложенной президентом В. Путиным стратегии «Большой Евразии» в российских официальных экономических и политических документах и программах развития. Исследуются внутренние и внешние факторы, влияющие на Евразийский союз, как базу для выстраивания отношений в рамках «Большой Евразии». Особый акцент делается на заинтересованности стран-членов ЕАЭС в развитии экономических связей со странами «Большой Евразии» с использованием возможностей Союза. При рассмотрении динамики переговорного процесса по заключению торгово-экономического соглашения между ЕАЭС и Китаем отдельно анализируются проблемы и возможности стран-членов Союза в экономических отношениях с КНР, а также уровень сочетаемости Евразийского союза и китайской инициативы «Один пояс — один путь». Отдельная часть статьи посвящена экономическому взаимодействию России и Китая и возможностям их взаимодействия в построении Большой Евразии.

Ключевые слова: Большая Евразия, Евразийский экономический союз, национальные интересы, Россия, Китай, Один пояс — один путь, международные транспортные коридоры, Восточная Азия, Центральная Азия

Для цитирования: Кузьмина Е. М. «Большая Евразия»: интересы и возможности России при взаимодействии с Китаем. *Проблемы постсоветского пространства*. 2017;4(3):229-239. DOI: 10.24975/2313-8920-2017-4-3-229-239

«Great Eurasia»: interests and possibilities of Russia at interaction with China

Elena M. Kuzmina

*Primakov National research institute of world economy and international relations of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia,
e_kuzmina07@mail.ru*

Abstract: The Author analyzes the regulatory structure proposed by the President Putin's strategy of «Great Eurasia» in Russian official and economic policy frameworks and development programmes, Examines internal and external factors affecting the Eurasian Union, as a base for building relationships within the «Great Eurasia». The emphasis the author makes the EAEU's interest in the development of economic relations with the countries of «Great Eurasia» with the use of the Union. He also analyzes the dynamics of the negotiation process for conclusion of trade and economic agreements between the EEC and China and the challenges and opportunities of member countries in economic relations with China. Considered the level of compatibility of the Eurasian Union and the initiative «One belt and one road». A separate part of the article devoted to economic cooperation of Russia and China and their possible interaction in the construction of the Grand Eurasia.

Keywords: Great Eurasia, the Eurasian Economic Union, national interests, Russia, China, One belt — one way, the international transport corridors, East Asia, Central Asia

For citation: Kuzmina E. M. «Great Eurasia»: interests and possibilities of Russia at interaction with China. *Post-Soviet Issues*. 2017;4(3):229-239. DOI: 10.24975/2313-8920-2017-4-3-229-239

ВВЕДЕНИЕ

Вопросы сопряжения проектов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и попыток выстраивания «Большой Евразии» сегодня являются наиболее актуальными в повестке дня российско-китайских отношений. Идет переформатирование геоэкономических взаимосвязей на евразийском континенте. Китай создает целостную инфраструктурную и производственную систему в Восточной и Центральной Азии, формирует сухопутные транспортные коридоры для торговли с Европой, Ближним Востоком и Южной Азией. Россия строит ЕАЭС не только в формате единого экономического пространства государств-членов, но и с формированием системы преференциальных соглашений о свободной торговле с ключевыми европейскими и азиатскими странами. Более того, она целенаправленно укрепляет экономические отношения с Японией и странами АСЕАН с учетом приоритетного развития российского Дальнего Востока. В

связи с этим необходимо проанализировать российские приоритеты в свете формирования Большой Евразии.

ОТРАЖЕНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ТЕНДЕНЦИЙ В РОССИЙСКИХ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТАХ

В выступлениях российских политиков термин «Евразия» используется как идентичный термину «постсоветское пространство». Хотя среди ученых идут определенные споры, как определить такое пространство и разные авторы проводят разные географические границы евразийского региона — от постсоветского пространства или его части (например, без стран Южного Кавказа или без стран Балтии) до включения других стран (Китая, Монголии или регионов (ЕС, ШОС)).

Термин «Большая Евразия» был введен в политический лексикон российским президентом В. Путиным относительно недавно — летом 2016 г. на Санкт-Петербургском экономическом форуме [1], но в российских официальных документах договорилось

о приоритетности сотрудничества, как со странами СНГ и ЕС, так и о необходимости укрепления связей с государствами Восточной и Южной Азии в более ранний период.

Так, в стратегии социально-экономического развития страны «Стратегия 2020. Новая модель роста — новая социальная политика» и разработанной на ее основе программы правительства России, рассчитанной до 2030 г., говорится о многовекторной модели интеграции России в мировой рынок. Она опирается на расширение внешнеэкономических связей с США, Евросоюзом, Китаем, АСЕАН, Индией. В этих документах отмечено, что среди ключевых факторов, которые будут влиять на долгосрочное социально-экономического развития Российской Федерации выделяется интеграция евразийского экономического пространства и стран СНГ в целом.

Развитие Единого экономического пространства ЕАЭС, согласно Стратегии, окажет значительное влияние на географическую структуру внешней торговли, а также будет способствовать дальнейшему расширению экономического сотрудничества государств-членов Таможенного союза за счет устранения барьеров и ограничений на пути движения товаров, услуг, капиталов и рабочей силы.

Согласно данным документам, удельный вес стран СНГ в общем товарообороте России к 2030 г. должен вырасти до 16%. В том числе их доля в российском экспорте может достичь 17%, в импорте — 15%. Предпосылками к этому являются расширение номенклатуры и повышение конкурентоспособности российской продукции, углубление инвестиционного сотрудничества на основе эффективных совместных проектов, интенсификация внутрифирменных производственных связей, сближение общих условий хозяйствования и снижение барьеров для движения товаров, инвести-

ций и услуг. Во всех вариантах развития страны — консервативном, инновационном и форсированном — страны Евразийского союза упоминаются в связи с развитием транспортной инфраструктуры и развития транзитного потенциала экономики евразийского пространства.

Такие же страновые и региональные приоритеты заявлены и в Концепции внешней политики России 2013 г. В редакции концепции внешней политики России 2016 г. основным приоритетом определены страны СНГ и ЕАЭС, как форпоста Содружества. Вышеается также важность сотрудничества в экономической сфере и равного партнерства в рамках таких объединений как АСЕАН и ШОС. Особо оговаривается значимость выстраивания отношений с отдельными странами Восточной Азии, в первую очередь с Вьетнамом и рядом других государств региона. При наращивании всеобъемлющего, равноправного, доверительного партнерства и стратегического взаимодействия с Китаем, Россия настроена на формирование общего, открытого и недискриминационного экономического партнерства — пространства совместного развития государств-членов АСЕАН, ШОС и ЕАЭС в целях обеспечения взаимодополняемости интеграционных процессов в Азиатско-Тихоокеанском и Евразийском регионах.

Фактически объявление новой российской стратегии привело к четкому разграничению в российском политическом дискурсе понимания евразийского пространства, в которое включены страны СНГ, а не только члены Евразийского союза, и Большой Евразии, которая расширяет евразийское пространство наиболее заинтересованным странами и региональными объединениями континента Евразия. Хотя в документах нет дефиниции «Большая Евразия», за то четко очерчиваются ее границы в российском понимании.

ПОЗИЦИЯ РОССИИ ПО РАЗВИТИЮ ЕАЭС, КАК ЯДРА ПОСТРОЕНИЯ «БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ»

При рассмотрении динамики формирования российской позиции в «Большой Евразии» необходимо понимать, что для Москвы любое взаимодействие на географическом евразийском пространстве предполагает укрепление экономических позиций Евразийского экономического союза, как основного российского проекта интеграции, а также его возможное расширение за счет некоторых стран СНГ.

Внутренняя среда ЕАЭС имеет следующие характеристики. Во-первых, сегодня реализация всего потенциала Союза невозможна, поскольку еще идет формирование большинства направлений взаимодействия. Согласно договору о ЕАЭС на полномасштабный режим работы он сможет выйти к 2025 г.

Во-вторых, одним из важнейших вопросов интеграции экономик стран-членов является увеличение свободы передвижения товаров и услуг. Таможенный союз ЕАЭС предусматривает установление нулевых ставок таможенных пошлин между странами-участницами, отменены таможенные границы и действует единый внешний тариф для третьих стран. Но в Союзе еще только формируются единые рынки, обладающих гармонизированными правилами: рынки нефти и нефтепродуктов, алкоголя, автомобилей и газа. Единый рынок электроэнергии начнет работу в 2019 г., нефти и газа — лишь к 2025 г. Единый рынок лекарственных средств и медицинских изделий пока не до конца сформирован, т. к. не полностью обеспечено легальное обращение данных товаров на территории стран-членов, без прохождения национальной системы регистрации.

На стадии создания регулирующей законодательной базы находится и рынок рабо-

чей силы. В Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) идет работа по согласованию проекта Договора о пенсионном обеспечении трудящихся государств-членов Евразийского экономического союза» (Распоряжение Коллегии ЕЭК №209 О проекте решения Совета Евразийской экономической комиссии «О проекте распоряжения Евразийского межправительственного совета «О вопросах, связанных с реализацией Договора о пенсионном обеспечении трудящихся государств-членов Евразийского экономического союза» от 19 декабря 2016 г.), который предполагается подписать в среднесрочной перспективе. Прорабатывается и ряд других документов в сфере социальной защиты трудовых мигрантов и их семей, а так же граждан стран, постоянно проживающих не в свои странах, но в государствах-членах ЕАЭС.

В-третьих, существуют различные межстрановые экономические проблемы: идентичность товаров в некоторых странах, нетарифные ограничения торговли и торговые войны, наличие серых схем торговли т. д.

В-четвертых, наличие внешнего противодействия формированию экономического, а в перспективе и возможного политического союза на постсоветском пространстве: санкции против России и Белоруссии, ситуация с Украиной, принятие Казахстана в ВТО на условиях более либеральных в отличие от российских, взятых за основу в ТС ЕАЭС и др.

Внешняя среда оказывает серьезное влияние на развитие Союза. Участники мегапартнерств пользуются масштабными взаимными преференциями и соответственно получают существенные преимущества в ценовой конкурентоспособности по отношению к не входящим в интеграцию странам. Например, Транстихоокеанское партнерство (ТТП) намного превосходит по объему преференций и внутренних сти-

мулов абсолютное большинство региональных соглашений. Хотя США при новом президенте отказались от дальнейшей реализации ТТП, но для экономик стран Восточной Азии столь детально проработанное соглашение дает большие возможности к укреплению экономической стабильности в регионе. Поэтому вероятно его возрождение в той или иной форме. Некоторые наблюдатели считают, что в среднесрочной перспективе остальные страны ТТП могут попытаться сохранить его и без участия США [2]. В связи с этим для стран-членов резко сужается зона недискриминации на внешних рынках.

В 2016 г. российская политика в Азии и Евразии, её сотрудничество с союзниками и партнёрами в регионе вышли на новый уровень. В свою очередь сам регион столкнулся с вызовами интеграции и безопасности. В 2017 г. для сокращения, а по возможности и преодоления этих вызовов потребует более искусного дипломатического маневрирования. Поэтому в современных условиях России и ЕАЭС необходима научно обоснованная, активная стратегия дальнейшего позиционирования в международной торговой системе.

СООТНОШЕНИЕ ИНТЕРЕСОВ ЕВРАЗИЙСКОГО СОЮЗА И КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ»

Наиболее крупным потенциальным партнером ЕАЭС является Китайская Народная Республика. Ее инициатива «Один пояс — один путь» (ОПОП) будет определять внешнеэкономические действия Китая, по крайней мере, на ближайшее десятилетие. В ее реализации государствам-членам ЕАЭС с самого начала отводилась своя роль.

В 2015 г., после подписания документа по сопряжению двух проектов ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути (как запад-

ного направления ОПОП), стороны договорились о начале работы над Соглашением о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и КНР. По словам члена Коллегии (министра) ЕЭК Т. Валовой: «Это соглашение о всеобъемлющем экономическом сотрудничестве непререференциального характера, речь сейчас не идет о введении режима свободной торговли, а о расширении торгово-экономического сотрудничества. Это соглашение станет международным договором». Данное соглашение должно дополнить те двусторонние договоренности, которые есть у государств ЕАЭС с Китаем. «Почему это важно: у ЕАЭС есть своя компетенция, исключительная компетенция, в вопросах торговой политики, технического регулирования и т. д., поэтому необходимо эти вопросы с нашими партнерами отрегулировать», — добавила Т. Валовая. Кроме того, планируется создание дискуссионной площадки о выходе в перспективе на диалог об общем экономическом пространстве между ЕАЭС и КНР, а также начать диалоги, связанные с транспортом, логистикой, инфраструктурой, с расширением использования национальных валют, макроэкономической стабильностью, официальной торговой статистикой.

Вместе с тем именно в рамках ЕАЭС также продвигается идея о создании «Большой Евразии» с выстраиванием отношений не только с Китаем, но и с ЕС, и с АСЕАН. Так, по словам члена коллегии ЕЭК Т. Валовой, «Мы параллельно выстраиваем два партнерских трека равных экономических отношений с нашим восточным (КНР) и нашим западным соседом (ЕС), это уже база для общего безбарьерного экономического пространства на всей Евразии. Китайская инициатива Экономического пояса шелкового пути (ЭПШП) именно об этом. Нужно создать такие условия, когда на евразий-

ском экономическом пространстве будет как можно меньше барьеров для передвижения товаров, услуг, капиталов, рабочей силы, идей. Мы как раз тут видим точки соприкосновения».

Формат сотрудничества ЕАЭС с Европейским союзом осложнен ситуацией на Украине, вхождением Крыма в состав России и последовавшими за этим западными санкциями в отношении РФ, а также непризнанием ЕС Евразийского экономического союза в качестве международной организации. Несмотря на представленные Евразийской комиссией в первой половине 2016 г. Председателю Еврокомиссии Ж. К. Юнкеру предложения по сотрудничеству, внятного ответа от европейской стороны не последовало. Это не значит, что не будут предприниматься попытки выстраивания отношений между двумя союзами, однако этот процесс может затянуться. Внутри самого ЕС существуют различные позиции в отношении антироссийских санкций: от негативного (как, например, Венгрия, Италия) до полной поддержки (Польша, страны Балтии). А бизнес больших стран ЕС, таких как Германия, продолжает сотрудничать с российскими компаниями несмотря на запреты.

Летом 2016 г. Россия и Китай поддержали идею строительства евразийского всеобъемлющего партнерства. Она стала российской идеей и большим планом для Азии и Евразии. Сочетает в себе углубление уже существующих интеграционных проектов и создание широкой платформы для сотрудничества ЕАЭС, ШОС, АСЕАН, АТЭС и их взаимодействия с отдельными инициативами, среди которых центральное место занимает китайский «Один пояс и один путь».

Такое видение было представлено на Петербургском международном экономическом форуме 2016 г. на презентации доклада «Экономический пояс евразийской интеграции» [3]. По мнению авторов докла-

да, эта стратегия должна учитывать проект сопряжения Евразийского экономического союза и ЭПШП, предусматривать выход на масштабное торгово-экономическое соглашение ЕАЭС — КНР с современной повесткой, а также включать в себя и углубление сотрудничества с АСЕАН с обсуждением перспективы межблоковой зоны свободной торговли.

Еще в мае 2016 г. по итогам саммита России и стран АСЕАН было заявлено о возможности начала переговоров о зоне свободной торговли между этой региональной группировкой и Евразийским экономическим союзом. Ожидается, что в 2017 г. будут запущены переговоры ЕАЭС если не со всем АСЕАН, то с его отдельными влиятельными участниками. Тем более, что уже есть прецедент. Осенью 2016 г. заработала Зона свободной торговли ЕАЭС — Вьетнам.

31 мая 2016 г. по поручению глав государств Евразийского союза ЕЭК начала переговоры с китайскими партнерами по вопросу нового торгово-экономического соглашения, которое должно укрепить многостороннего сотрудничества ЕАЭС — Китай с сокращением двустороннего формата взаимодействия. Консультации по содержанию нового соглашения продолжены в 2017 г.

Прошедшие раунды переговоров показали недостаточную устойчивость проекта евразийской интеграции, о чем говорилось выше. Для его укрепления необходимы как расширение производственных и торговых связей внутри ЕАЭС, так и формирование инструментов его взаимодействия с другими мегарегиональными партнерствами, такими как, например, Всеобъемлющее региональное партнерство (ВРЭП) в Азии. Соглашение о «зоне свободной торговли плюс» («ЗСТ +»), охватывающее 10 государств-членов АСЕАН (Бруней, Вьетнам, Индонезия, Камбоджа, Лаос, Малайзия, Мьянма, Сингапур, Таиланд, Филиппины)

и 6 государств, с которыми у АСЕАН уже подписаны соглашения о свободной торговле (Австралия, Индия, КНР, Новая Зеландия, Республика Корея и Япония).

Для расширения присутствия продукции стран ЕАЭС на зарубежных рынках можно использовать как преференциальные торговые соглашения со странами вне союза, так и формат ЗСТ+ при условии системного решения внутренних задач развития Евразийского союза. Принцип «зона свободной торговли плюс» (ЗСТ+) предполагает устранение большинства ценовых и количественных барьеров во взаимной торговле товарами (собственно режим ЗСТ), дополненное развернутым набором мер по либерализации торговли услугами, инвестиционно-технологического сотрудничества, гармонизации стандартов и т. п.

Китай для расширения торгово-экономических связей с основным торговым партнером — ЕС диверсифицирует свои торговые маршруты. Это одно из основных направлений китайской инициативы «Один пояс — один путь». Для стран ЕАЭС наиболее привлекательным является проект «Новый евразийский сухопутный мост» Китай — Западная Европа. Коридор представляет собой высокоскоростную ж/д магистраль, проходящую через Россию, Казахстан, Белоруссию, Польшу и Германию, соединяющую Китай с Западной Европой. Китайские инвестиции, направляемые в эти страны, позволяют улучшить транспортную инфраструктуру в регионе, которая может быть также использована в целях транспортировки грузов и между государствами-членами ЕАЭС.

К марту 2017 г. Евразийская экономическая комиссия сформировала перечень приоритетных проектов, которые будут реализованы странами Евразийского экономического союза и поддержат формирование Экономического пояса Шелкового пути

(ЭПШП). 39 из них касаются строительства новых и модернизации существующих дорог, создания транспортно-логистических центров, развития ключевых транспортных узлов. Об этом сообщил директор Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК Е. Нурахметов. «Создание таких маршрутов позволит в среднем вдвое сократить время доставки грузов, — сказал представитель ЕЭК. В сфере транспорта и инфраструктуры мы уже выработали критерии проектов, по которым они будут включаться в проект «дорожной карты» взаимодействия с КНР. Совместно с министерствами транспорта государств Союза мы определили сферы взаимодействия в части нормативного, технологического, тарифного регулирования, согласован перечень Евразийских транспортных маршрутов и перечень приоритетных проектов, 39 из них касаются строительства новых и модернизации существующих дорог, создания транспортно-логистических центров, развития ключевых транспортных узлов».

В частности, идет к завершению реализация масштабного проекта по строительству новых автодорог в рамках международного транспортного маршрута Западная Европа — Западный Китай, протяженностью 8445 км. Помимо этого, предполагается проложить железную дорогу Китай — Кыргызстан — Узбекистан, которая откроет доступ для поставок товаров на рынки Западной Азии и стран Ближнего Востока. Развитие железнодорожной ветки Армения — Иран соединит действующую железнодорожную систему двух стран, позволив тем самым Армении выйти через Иран в Казахстан, Китай и далее. Благодаря этому станет реальным не только прямая железнодорожная связь между Ираном и другими странами Персидского залива, но и будет обеспечена возможность сухопутных перевозок из этих государств в другие, входящие в ЭПШП.

ЕЭК начал сотрудничество с Международным Транспортным Форумом (МТФ), что позволит Комиссии вывести вопросы развития наземных транспортных коридоров на глобальный уровень, а также укрепить свою роль как международной организации в многосторонней транспортной повестке. Первым шагом стало согласие заместителя директора Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК С. Негрей и руководителя группы по автомобильному транспорту МТФ Е. Шатберашвили проработать вопрос о заключении меморандума по взаимодействию в области транспорта. Подписание такого меморандума даст возможность всесторонне использовать и внедрять в рамках ЕАЭС лучшие мировые практики в сфере транспорта и инфраструктуры.

РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В СВЕТЕ РАЗВИТИЯ БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ

Наиболее разработанными маршрутами из Китая в Западную Европу, проходящими через Россию, являются: Шанхай — Владивосток/Находка — Санкт-Петербург — Роттердам, совмещающий транспортировку по Японскому морю, по Транссибирской железнодорожной магистрали и Балтийскому морю; Шанхай — Алма-Ата — Оренбург — Санкт-Петербург — Роттердам, пересекающий весь Китай, Казахстан и европейскую часть России по железной дороге и выходящий к Балтийскому морю.

Для оптимизации маршрутов контейнерных перевозок необходимо комбинирование различных видов транспорта. Это позволяет сокращать сроки и стоимость доставки грузов. Поэтому в купе с железнодорожным транспортом, который является оптимальным для поставок товаров на расстояния свыше 1500 км, использу-

ются автомобильные дороги, порты Каспийского и Балтийского морей.

Сухопутные транспортные пути для Китая позволяют сократить сроки транспортировки товаров. Отдельные преимущества транзита товаров страны ЕАЭС в Европу Китай получает в связи с отсутствием таможенных границ между этими странами. Но проблему составляет двукратное увеличение цены грузоперевозок при использовании российского Транссиба. Это заставляет Китай пока большую часть грузов поставлять в Европу через Суэцкий канал.

Альтернативой стал сухопутный коридор через Казахстан, как более подготовленный и постоянно достраивающийся под формат транзитного коридора. Правительство Казахстана целенаправленно создает из своей территории логистический хаб в Центральной Азии и стимулирует движение торговых потоков между Китаем, Европой и даже восточным побережьем США именно в этом направлении. Но экономическая эффективность этого направления международных торговых потоков возможна лишь при принятии единых транзитных тарифов внутри Евразийского союза. Этот вопрос сейчас находится на этапе межгосударственного согласования.

Автомобильные транспортные потоки из Китая в Европу, составляющих более 30 тыс. км. Российское направление составляет лишь 3,5% из-за структуры транспортной системы страны, ее климатических условий и значительных расстояний. Остальные потоки идут через Центральную Азию, с выходом на Россию или Кавказ и далее на Турцию.

К основным видам товаров, транспортировка которых осуществляется автомобильным транспортом, относятся навалочные грузы, доля которых в общем объеме автомобильных грузоперевозок составляет 85%. На долю продовольственных товаров

приходится около 8,5%, доля лесоматериалов и товаров народного потребления составляет по 3%.

Проведенный анализ показал, что страны-члены ЕАЭС и в первую очередь Россию, можно рассматривать в качестве наиболее перспективных с точки зрения развития транспортных коридоров из Китая в Европу. Но существует ряд нерешенных проблем в сфере железнодорожного и автомобильного транспорта. К ним, в частности, относятся высокая стоимость железнодорожных перевозок, отличие железнодорожной колеи от других стран, длительность таможенных проверок. В автодорожной инфраструктуре — низкое качество автомобильных дорог, высокий износ основных фондов, низкая пропускная способность российских автомагистралей. Без решения данных проблем страны ЕАЭС рискуют оказаться исключенными из инфраструктурной сети, развитие которой планируется в рамках Экономического пояса Шелкового пути.

Для России наиболее перспективными являются те проекты, в которых интересы российского бизнеса совпадают с целями и задачами Китая, как ключевого инвестора проекта. Россия также крайне заинтересована в создании современных транспортных коридоров не только на своей территории и в масштабах ЕАЭС, но и в рамках Большой Евразии. На сегодняшний день реализуются такие перспективные многосторонние проекты как «Москва — Казань», которая включена в проект Евразийского высокоскоростного транспортного коридора «Москва—Пекин» (Министерство транспорта России, РЖД, Госкомитет КНР по развитию и реформе, а также корпорация «Китайские железные дороги» в октябре 2014 г. подписали Меморандум о взаимопонимании в области высокоскоростного железнодорожного сообщения),

Приморье-1 (от станции Суйфэньхэ до терминала в порту Восточный. Длина маршрута — 500 км, в то время как альтернативный маршрут через китайский порт Далянь составил бы 1300 км. Кроме того, в рамках коридора работает автотрасса Уссурийск — Пограничный — госграница. Коридор имеет выходы также на порты Владивосток и Находку), Приморье-2 (Харбин — Муданьцзян — Суйфэньхэ — Пограничный (Дунино — Полтавка) — Уссурийск — порты Владивосток, Восточный, Находка — и далее морские линии) является сегментом транспортного коридора Суйфэньхэ, а «Приморье-2»: Чанчунь — Цилинь — Хуньчунь — порт Зарубино — и далее морские линии входит в Туманганский коридор). Большое внимание российской стороной уделяется развитию Транссиба и БАМа как альтернативы маршруту по Евразийскому трансконтинентальному пути (Ляньюньган — Алашанькоу — Роттердам), однако, как уже упоминалось, в современных условиях эффективность российских проектов проблематична.

С 2013 по 2018 гг. ОАО «РЖД» выделило на развитие этих проектов железнодорожной инфраструктуры 302 млрд. руб., при этом общие потребности региона в этом направлении оцениваются в 562 млрд. руб. [4]. Первоочередной задачей ГК «Автодор» является формирование опорной сети скоростных федеральных автотрасс. Уже проведена реконструкция трассы Москва — Санкт-Петербург. Она заинтересована в привлечении частных инвесторов и продвижении формата ГЧП в реализации своих проектов. Корпорация наладила сотрудничество с крупнейшими китайскими компаниями — China Communication Construction Corporation, СЕСС, «Шандунские дороги», Фонд Шёлкового пути.

Другим активно развивающимся направлением транспортной инфраструктуры

стали трубопроводы. Нефтегазовая инфраструктура активно развивается на Дальнем Востоке с целью диверсификации поставок российских энергоресурсов в страны Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона. «Роснефть» в настоящее время тесно сотрудничает с китайской CNPC по поставкам нефти. В мае 2017 года, выступая на круглом столе в Пекине исполнительный директор компании «Роснефть» Сечин И. И. сообщил, что в период с 2005 по 2016 годы компания уже осуществила поставку более 186 млн т нефти из которых 21 млн т через казахстанский трубопровод в Китай. В 2016 г. Россия заняла первое место по объему поставок сырой нефти в Китай, обеспечив почти 14% китайского импорта. В структуре экспорта российской нефти доля Китая в 2016 г. достигла 20,6% (данные Роснефти от 09.01.2017). Текущие контракты по поставкам нефтепродуктов, которые действуют между компанией «Роснефть» и монгольскими компаниями, позволили увеличить долю российской стороны на монгольском рынке до 80%. С 2009 по 2016 годы компания поставила на китайский рынок около 30 млн т нефтепродуктов. Помимо этого «Роснефть» приобретает активы на азиатских рынках.

Существуют договоренности между российским Газпромом и CNPC о поставках газа в Китай по «восточному» маршруту (газопроводу «Сила Сибири») по 38 млрд куб. м газа в год с 2019 по 2049 гг. В сентябре 2014 года «Газпром» начал строительство первого участка газопровода «Сила Сибири» — от Чаяндинского месторождения в Якутии до Благовещенска (граница с Китаем) — протяженностью около 2200 км. Далее будет построено еще два участка. В сентябре 2016 г. «Газпром» и CNPC подписали контракт на строительство подводного перехода трансграничного участка «Силы Сибири» через реку Амур, а в июле

2017 г. — подписано. По официальным данным «Газпрома», дополнительное соглашение к Договору купли-продажи природного газа по «восточному» маршруту, заключенному сторонами 21 мая 2014 года.

Сотрудничество в рамках проекта ЭПШП могло бы быть интересным российским компаниям ИКТ. Среди возможных совместных с Китаем проектов можно отметить создание мобильной операционной системы, разработку программного обеспечения, построение трансграничного оптического кабеля, строительство Центра обработки данных в Сибири, рассмотрение методов обеспечения безопасности в сети интернет.

Также среди направлений сотрудничества, в реализации которых российские компании заинтересованы на сегодняшний день, стоит отметить финансовое взаимодействие, которое может быть выражено в формах инвестиций, совместного финансирования проектов, кредитования и т. д.

Развивается сотрудничество Китая и России в сфере гражданского авиастроения. Так, российские и китайские инвестиционные компании — Российско-китайский инвестиционный фонд, ЗАО «Гражданские самолеты Сухого», ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация», Комитет по управлению Новой областью Сисянь (Китай), а также китайская компания New Century International Leasing в мае 2015 г. пришли к соглашению о создании лизинговой компании по продвижению пассажирского лайнера «Сухой Суперджет 100» на китайском рынке и в других странах Азии [4].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, Россия целенаправленно формирует и развивает свою политику «Большой Евразии», что пока косвенно отражается в основных государственных документах и программах развития. При формировании «Большой Евразии» предпо-

лагается создания целостного интегрированного пространства значительной части географической Евразии при особом акценте на Евразийский союз и другие страны СНГ. Рассматривая возможности сотрудничества России и Евразийского союза с Китаем в формате «Экономического пояса Шелкового пути» выявлены не только возможные позитивные результаты от сопря-

жения двух проектов, но и риски, которые несет продвижение китайских инициатив на территории постсоветской Евразии. Вместе с тем, определены или уже реализуются совместные проекты России и ЕАЭС, в целом, с Китаем. Для России и Китая важны не только транспортные и инфраструктурные, но и производственные проекты.

ЛИТЕРАТУРА

1. Латухина К. Компас победителей. Российская газета. 2016. 19 июня.
2. Бордачев Т. Россия в Азии и Евразии: успехи и новые вызовы. *Валдайский клуб. Аналитика*. 2017; 1:1-10.
3. Экономический пояс Евразийской интеграции. Доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции Евразийского экономического союза и Экономического пояса «Шёлкового пути». Москва: ИТИ; 2016.
4. Лю С. Возможности для сотрудничества между Китаем и Россией посредством реализации стратегии «одного пояса, одного пути» с учетом реформирования Российской экономики. *Инновационная экономика*. 2016; 12: 131.

REFERENCES

1. Latukhina K. Compass of winners. Russian newspaper. 2016. 19 June. (In Russ.)
2. Bordachev T. Russia in Asia and Eurasia: progress and new calls. *Valdai club. Analytics*. 2017; 1:1-10. (In Russ.)
3. Economic belt of the Euroasian integration. Report on ways of implementation of the project of interface of integration of the Eurasian Economic Union and Economic belt of a Silk
4. Liu X. Opportunities for cooperation between China and Russia by means of strategy realization of «one belt, one way» taking into account reforming of the Russian economy. *Innovative economy*. 2016; 12: 131. (In Russ.)

.....
Статья получена 17.08.2017
Received 17.08.2017

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Елена М. Кузьмина, Кандидат политических наук, Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова Российской Академии наук, Москва, Россия; 117997, Россия, Москва, Профсоюзная улица, д. 23; e_kuzmina07@mail.ru

Elena M. Kuzmina, Ph.D. in Political Science, Primakov National research institute of world economy and international relations of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia; 23, Profsoyuznaya Str., Moscow, Russia, 117997; e_kuzmina07@mail.ru