ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И
ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

На правах рукописи

Гаврилова Ксения Алексеевна

Комплексная оценка перспектив торгово-экономического сотрудничества России и Китая при реализации проекта «Один пояс, один путь»

Специальность 08.00.14 – Мировая экономика
Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук

Научный руководитель:
кандидат экономических наук,
старший научный сотрудник
ИПЭИ РАНХиГС
Шапор Мария Александровна

Москва 2022

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 6

ГЛАВА 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ И ПРЕДПОСЫЛКИ ПОВЫШЕНИЯ ЗНАЧИМОСТИ РОЛИ КИТАЯ В СОВРЕМЕННОМ МИРОВОМ ХОЗЯЙСТВЕ 30

1.1Изменение позиций Китая в мировой экономике на основе анализа современных тенденций мирового хозяйства 30

1.2 Современные торгово-политические процессы в мире и регионе АТР .. 48

1.3 Глобальная китайская кампания «Один пояс, один путь» – ретроспектива и оценка шансов 58

1.4 Реализация проекта «Один пояс, один путь», как основа развития и укрепления российско-китайских внешнеэкономических связей 66

1.5 Методические основы предложенного в работе комплексного подхода к оценке перспектив реализации проекта «Один пояс, один путь»..... 78

ГЛАВА 2 ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ, ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧЕНИЯ ДВУСТОРОННЕГО ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ И КИТАЯ 90

2.1 Условия и предпосылки развития российско-китайского экономического сотрудничества на современном этапе 90

2.2 Динамические и структурные параметры взаимной торговли, основные направления ее диверсификации 101

2.3 Современные тенденции инвестиционного и финансового сотрудничества России и Китая..... 111

2.4. Оценка перспектив реализации проекта «Один пояс, один путь» с использованием методов многомерного анализа данных..... 130

ГЛАВА 3 ВОЗМОЖНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ИНТЕГРАЦИОННОЙ МОДЕЛИ РОССИЙСКО–КИТАЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА 144

3.1 Основные задачи и направления сопряжения ЕАЭС и мегапроекта «Один пояс, один путь» 144

3.2 Оценка перспектив развития различных сфер российско-китайского сотрудничества в рамках проекта «Один пояс, один путь» 158

3.3 Перспективы совершенствования институциональных, регуляторных и торгово-политических условий сотрудничества России ЕАЭС с Китаем 171

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 184

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ 196

ПРИЛОЖЕНИЕ А 213

ПРИЛОЖЕНИЕ Б 214

ПРИЛОЖЕНИЕ В 215

ПРИЛОЖЕНИЕ Г 218

ПРИЛОЖЕНИЕ Д 220

ПРИЛОЖЕНИЕ Е 234

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж 239

ПРИЛОЖЕНИЕ З 242

ПЕРЕЧЕНЬ УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ И СОКРАЩЕНИЙ

COVID – 19	Coronavirus disease 2019 – Коронавирусная инфекция-2019
КНР	Китайская Народная Республика
США	Соединенные Штаты Америки
ВВП	Валовый внутренний продукт
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
TEU	Двадцатифутовый эквивалент (англ. twenty-foot equivalent unit)
АПИ	Агентством Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта
БЕП	Большое Евразийское Партнёрство
БЖД	Белорусская железная дорога
РВЭП	Всестороннее региональное экономическое партнёрство
ИПП	Инициатива Пояса и Пути
КТЖ	«Казахстан темир жолы» — крупнейший оператор магистральной железнодорожной сети Казахстана.
МРТС	Мегарегиональные торговые соглашения
МШП	Морской Шелковый Путь
НИС	Новые индустриальные страны
НП РСМД	Некоммерческое партнерство «Российский совет по международным делам»
ОПОП	«Один пояс, один путь»
ПРООН	Программа по развитию ООН
РВЭП	Региональное всеобъемлющее экономическое партнерство
РЖД	Российские железные дороги

РКИФ	Российско-китайский инвестиционный фонд
РНБ	Режим наибольшего благоприятствования
РТС	Региональные торговые соглашения
РФ	Российская Федерация
РФПИ	Российский фонд прямых инвестиций
ТТИП	Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство
ТТП	Транстихоокеанское партнёрство
ЭПШП	"Экономический пояс Шелкового пути"

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена выходом отношений между Российской Федерацией (далее РФ) и Китаем на беспрецедентно высокий качественный уровень, ростом российско-китайского торгово-экономического сотрудничества, а также увеличением товарооборота Китая с РФ и странами евразийского экономического союза (далее ЕАЭС). При этом растущий товаропоток по оси «Восток – Запад» диктует необходимость расширения и оптимизации способов и средств доставки товаров. Одно из важнейших и актуальных направлений, в частности доставки товаров предлагает китайский мегапроект «Один пояс, один путь». Однако, для реализации проекта и ускорения процессов интеграции постсоветских стран – участниц проекта ОПОП, необходим анализ динамики и тенденций российско-китайского торгово-экономического сотрудничества как основного вектора экономической интеграции с Китаем на постсоветском пространстве, и их влияния на международные торгово-экономические связи при реализации проекта ОПОП.

Исследования на заявленную тему и создаваемая на их основе методологическая база по расчету основных параметров экономической составляющей проекта ОПОП, включая выявление особенностей интеграционных процессов между странами-участницами проекта и специфики российско-китайских торгово-экономических отношений, крайне необходимы для успешной реализации данного начинания, способного принести заметную пользу экономике России. Важность указанной тематики, которая и обусловила проведение настоящего исследования, особенно ярко прослеживается в контексте современных тенденций развития мирового хозяйства, среди которых были выделены глобализация мирового хозяйства и связанные с ней процессы регионализации и транснационализации, постепенное перемещение финансовых центров с Запада на Восток в связи с повышением значимости новых индустриальных стран (НИС) в мировой экономике, а также рост мирового хозяйства, обусловленный ростом объемов инвестиций в НИОКР.

Как известно, Китай является одной из наиболее развитых стран АТР, установившей тесные торгово-экономические связи с другими субъектами международных отношений и оказывающей значительное влияние на экономическое развитие данного региона. После распада СССР, в постсоветской Центральной Азии произошли существенные изменения. В связи с этим Китай, помимо России, уделяет особое внимание расширению торгово-экономического сотрудничества с Казахстаном, Кыргызстаном и Таджикистаном, с которыми имеет общую сухопутную границу. В настоящее время приоритетом для России остается сохранение экономического и политического присутствия в упомянутых азиатских странах. В связи с этим в рамках настоящей диссертационной работы рассмотрены вопросы интеграции стран Центральной Азии в систему мирового хозяйства, что обусловлено следующими предпосылками: объективной необходимостью развития системы сухопутных транспортно-коммуникационных коридоров и соответствующей инфраструктуры, потребностью преодоления серьезных ограничителей экономического роста данных стран (низкая степень интеграции в глобальную торговлю, нормативные и физические торговые барьеры, значительная зависимость исследуемой группы стран от сырьевого экспорта и несырьевой торговли со странами СНГ, а также зависимость от проведения операций, связанных с денежными переводами трудовых мигрантов), что будет способствовать их успешной интеграции в систему мирового хозяйства в целом и в различные интеграционные проекты в частности.

В условиях глобализации страны все чаще стали объединяться в различные партнерства, в связи с чем возникает необходимость формирования многовариантной сети транспортно-коммуникационных маршрутов, создания выгодной для всех участников торгово-экономической, правовой и политической платформы.

В настоящее время Китай активно инвестирует также и в страны Европы, приобретая контрольный или максимально возможный пакет акций различный предприятий и объектов (порта Пирей, немецких роботостроительной компании Kuka и 50Hertz, ведущей свою деятельность в области энерготрансмиссии). Кроме

того, обозначенные инвестиционные проекты позволяют увеличить производственный потенциал ряда стран и регионов в целом, что способствует развитию промышленности вдоль транспортных коридоров, а также усиливает взаимосвязь внутри и между континентальными государствами и регионами.

Актуальность обозначенной тематики становится еще более очевидной в свете планов сопряжения ЕАЭС (а также ЕС) и китайского глобального проекта «Один пояс, один путь», который для Китайская Народная республика (далее КНР) важен в свете ускорения развития ее западных и северо-восточных регионов, а также решения целого ряда международных вопросов. Преодоление неравенства уровня экономического развития китайских регионов, в основном западных и восточных провинций Китая, является в настоящее время одной из приоритетных задач страны.

Как известно, неоспоримым лидером такого интеграционного объединения, как ЕАЭС, является Россия. Следует отметить, что для евразийского региона данный проект также является актуальным, ибо он может способствовать развитию транспортно-логистической инфраструктуры и процессов контейнеризации транспортного сегмента экономики России, которые, в свою очередь, позволят оптимизировать механизмы транзита международного товаропотока, таможенно-тарифного регулирования и ряда других сфер внешнеэкономической деятельности РФ. Развитие глобального проекта «Один пояс, один путь» будет способствовать значительному увеличению объема грузовых перевозок по следующим направлениям:

- из Китая через Центральную Азию, Россию в Европу Балтийское море);
- из Китая через Центральную, Западную Азию, Персидский залив в Европу (Средиземное море);
- из Китая в Юго-Восточную и Южную Азию к Индийскому океану.

Реализация обозначенного проекта будет способствовать повышению уровня связанности названных регионов (connectivity, что соответствует терминологии документов Инициативы «Пояса и Пути» (далее ИПП) на английском языке). Отметим, что данный проект способствует усовершенствованию логистической

инфраструктуры в тех регионах, которые по своему географическому расположению не имеют выхода к морю (Сибирь, Урал, а также вся Центральная Азия).

Принимая во внимание вышеперечисленные обстоятельства, следует отметить, что в рамках сопряжения ЕАЭС и проекта «Один пояс, один путь» российско-китайское экономическое сотрудничество получит возможность сформировать новую интеграционную модель партнерства, что внесет новые, существенные акценты в развитие современного мирового хозяйства.

При этом встает вопрос о необходимости и значимости проведения комплексной оценки перспектив торгово-экономического сотрудничества России и Китая при реализации проекта «Один пояс, один путь».

В исследовании Всемирного банка проведена оценка эффективности перспектив функционирования проекта с точки зрения развития транспортной инфраструктуры, которая включает в себя не только процесс непосредственного создания дорожного полотна, но и обеспечение дополнительного доступа на рынок и ряд потенциальных экономических выгод. Для того, чтобы оценить потенциал данного проекта, проводится оценка недавно завершенных проектов в рамках «Пояса и Пути» – порт Пирей и автомагистраль Харгос – Алматы.

Компания «Deloitte» выявила, что в настоящее время китайская инициатива «Пояс и путь» перестала быть синонимом развивающихся стран по мере распространения проекта по всему миру. Кроме того, в рамках реализации инициативы «Пояс и путь» планируется выбирать только те проекты, которые имеют наибольшую прозрачность и нивелирует связанные с их реализацией риски. В заключении следует отметить, что данная инициатива будет охватывать новые отрасли и новые страны. Так, например, в настоящее время идет реализация целого ряда высокотехнологичных проектов, в том числе, производство китайских беспилотных тракторов, поставки которых осуществляются в Тунис в целях развития АПК страны.

Представленные выше исследования по структуре схожи с монографиями, имеют большое количество фактического материала, представленного в табличной

форме, что позволяет провести определенную аналитическую оценку. В представленных работах не используются, например, методы многомерного анализа данных, а также SWOT-анализ, но отсутствие обозначенных методов исследования не делает их менее информативными.

В связи с этим актуальным является использование методов многомерного анализа данных (факторный и кластерный анализ), проведение качественной оценки условий ведения бизнеса для России и КНР с использованием методики SWOT-анализа, а также проведение количественного анализа, связанного с оценкой эффективности реализации обозначенного проекта.

При проведении оценки проекта целесообразно оценить влияние соответствующих факторов на обозначенные страны: географическое положение исследуемых стран (площадь, протяженность сухопутных границ, климат, площадь использованных земель); численность населения; основные макроэкономические показатели по странам (валовый внутренний продукт (далее ВВП) страны, ВВП на душу населения, доля населения, живущего ниже уровня бедности, численность трудовых ресурсов, доля безработных, объем экспорта и импорта); связь и коммуникации страны (число эксплуатируемых мобильных телефонов и число пользователей Интернета); транспортно-логистические характеристики страны (протяженность железных дорог и протяженность автомобильных дорог).

Таким образом, в данной диссертационной работе отражено стремление автора восполнить определенный пробел в исследованиях, связанных с перспективными направлениями двустороннего сотрудничества в рамках Центральной и Восточной Азии и комплексной оценки перспектив торгово-экономического сотрудничества России и Китая при реализации проекта «Один пояс, один путь».

Степень разработанности темы исследования определена вкладом целого ряда зарубежных ученых, в научные интересы которых входит исследование вопросов, связанных с развитием российско-китайского экономического сотрудничества, а также перспектив сопряжения ЕАЭС и КНР в контексте реализации проекта «Один пояс, один путь». Среди этих исследователей - Сунь

Ваньху (Sun Wanhu), Фэн Юйцзюнь (Feng Yujun), Ян Чэн (Yang Cheng), Сун Ню (Song Niu), Ван Сяоцюань (Wang Xiaoquan), Наталия Арно (Natalia Arno), Линь Миньван (Lin Minwang), Чжан Яо (Zhang Yao), Фэн Шуай (Feng Shuai), Го Шуцин (Guo Shuqing), Цай Цуйхун (Cai Cuihong), Чжэн Цзиюн (Zheng Jiyong), У Синьбо (Wu Xinbo), Ши Чжицинь (Shi Zhiqin), Ма Бинь (Ma Bin).

Различные аспекты евразийской интеграции отражены в трудах таких отечественных ученых, как: Винокуров Е.Ю., Баранов А.В., Володина М.А., Гутник А.В., Епихина Р.А., Карнеев А.Н., Кортунов А.В., Кашин В.Б., Петровский В.Е., Лузянин С.Г., Клименко А.Ф., Гельбрас В.Г., Коршунов Д.А., Ларионов А.В., Лукин А.В., Макаров А.А., Невская А.А., Бордачев Т.В., Спартак А.Н., Филиппова Л.В., Цукарев Т.В.

Следует отметить, что инициатива Китая «Один пояс, один путь», участниками которой также являются страны ЕАЭС, представляет собой многофакторный, не имеющий аналогов в мире интеграционный проект, имеющий также значимые риски в Центральной Азии для России, связанные с распространением террористической угрозы за счет соседства с Афганистаном, а также Синьцзян-Уйгурским автономным районом (СУАР) Китая, который выступает очагом напряженности из-за растущих сепаратистских настроений и деятельностью на его территории террористической группировки Восточный Туркестан [60].

Значимый вклад в исследование проблематики данной диссертационной работы сделан именно китайскими учеными-экономистами, среди которых стоит выделить Чжао Хуашен (Zhao Huasheng), Сюй Полин (Xu Poling), Лю Хуацинь (Liu Huaqin), Ши Цзэ (Shi Ze), Лу Наси (Lu Nasi), Лу Шанбин (Lu Shangbin), Хуан Мэнфан (Huang Mengfang), чьи работы связаны с изучением основных направлений интеграционных процессов между крупнейшими странами АТР.

Кроме того, нельзя не отметить вклад других зарубежных ученых в исследование представленной в диссертационной работе проблематики: Jonathan Fenton, Fernando de Carcer, Ted Rhodes. David Moore, Amir Kordvani, Marcin Bejm, Kostadin Sirleshtov, Adrian Wong, Dr. Nicolas Wiegand, Hugo Coetzee, John Gibson.

Цель диссертационного исследования – определение перспектив и направлений развития российско-китайского экономического сотрудничества в контексте сопряжения ЕАЭС и проекта «Один пояс, один путь» на основе разработанной автором научно-методической базы.

Для достижения обозначенной цели диссертации в работе поставлены и решены следующие **задачи**:

1. Провести ретроспективный анализ динамики внешней торговли Китая и оценить структурное соотношение основных составляющих внешней торговли страны, а также проанализировать основные тенденции развития мировой торговли, используя метод исследования экономической конъюнктуры. Проведение в рамках настоящей работы ретроспективного анализа с использованием показателя эффективности экспорта страны ($ExpPerf_i$) позволит проанализировать изменение позиций Китая в международной торговле. Данный раздел также требует использования элементов функционального анализа.

2. Выявить основные предпосылки и перспективы реализации мегапроекта Китая «Один пояс, один путь» в среднесрочной перспективе на северном направлении проекта ОПОП.

3. Проанализировать основные предпосылки и условия развития российского-китайского сотрудничества на современном этапе с использованием количественных показателей интеграции (степени вовлеченности стран в мировую торговлю и в МРТ, обобщающих показателей развития торговых связей).

4. Провести оценку динамики и структуры взаимной торговли, а также проанализировать основные тенденции инвестиционного и финансового сотрудничества России и Китая.

5. Провести количественную оценку качественных параметров ведения бизнеса российским компаниями в КНР с использованием элементов методики расширенного SWOT-анализа.

6. Провести кластерный анализ, который позволит выделить группы стран, наиболее привлекательные для сотрудничества на северном направлении проекта ОПОП.

7. Провести факторный анализ, который позволит оценить основные условия и предпосылки, оказывающие положительное или негативное влияние на реализацию проекта ОПОП.

8. Оценить возможность и вероятность формирования устойчивой интеграционной модели российско-китайского торгово-экономического сотрудничества, используя элементы экономико-математического моделирования.

Предметом исследования является проблема комплексной оценки перспектив торгово-экономического сотрудничества России и Китая при реализации проекта «Один пояс, один путь».

Объектом исследования является торгово-экономическое сотрудничество России и Китая при реализации проекта «Один пояс, один путь».

Центральным моментом диссертационной работы является оценка качественных и количественных параметров реализации проекта «Один пояс, один путь» для стран – участников обозначенного мегапроекта.

Выбор в качестве исследуемых стран Китая и России, а также стран Центральной Азии при проведении анализа торгово-экономического сотрудничества с учетом перспективы реализации проекта «Один пояс, один путь» вполне оправдан, так как РФ и страны Центральной Азии являются перспективными участниками анализируемого в диссертационной работе проекта.

Исходя из обозначенных предпосылок, выбор объекта исследования в рамках данной диссертационной работы вполне оправдан, так как позволяет раскрыть суть предмета исследований.

Теоретическую основу работы составили труды российских ученых – экономистов, среди которых стоит выделить работы следующих авторов: Бояркиной А.В., Бриллиантова Н.Д., Бучкиной А.А., Каратаевой К.Е., Коокуевой В.В., Кондорского Б.М., Лариной О.Н., Макарова И.А., Мозиаса П.М., Островского А.В., Прокофьева И.В., Ремыга В.Н., Сизых Е.Ю., Соколова А.К., Уянаева С.В., а также помимо положений, уже предложенных в мировой экономике, следует выделить основные труды, представленные учеными – политогами: Хрусталевым М.А., Богатуровым А.Д., Шаклеиной Т.А., Лебедевой М.М., Воскресенским А.Д.,

Бродовской Е.В., Вдовиченко Л.Н., Грачиковым Е.Н., Цыганковым А.П. Кроме того, теоретическую основу настоящей диссертационной работы также составила и методика комплексного подхода, используемая автором при оценке перспектив реализации проекта «Один пояс, один путь». Комплексность подхода к оценке перспектив обозначенного проекта определена составляющими его элементами:

- проведение количественной оценки перспектив увеличения числа участников исследуемого проекта с использованием разработанной автором настоящей диссертации соответствующей методики;
- проведение количественной оценки условий ведения российского бизнеса в Китае на основе предложенной автором настоящей работы методики, основу которой составило использование расширенного SWOT-анализа;
- проведение кластерного анализа эффективности Северного пути проекта ОПОП, который позволяет выделить наиболее подходящую группу стран – участников Северного транспортного коридора;
- проведение факторного анализа проекта ОПОП, позволивший выделить основные факторы, оказывающие положительное и негативное влияние на изучаемый проект.

Кроме того, теоретическую базу работы составили труды как российских, так и зарубежных (а именно китайских) исследователей, работы которых посвящены теоретическим аспектам развития мирового хозяйства в XXI веке, анализу причин смещения центра мирового экономического роста на Восток, а также интеграционным процессам в АТР и оценке эффективности реализации проекта «Один пояс, один путь» для Китая и стран ЕАЭС.

Однако Ван Ичжоу в своих трудах отметил, что современные науки в Китае начали изучаться довольно поздно (в самом начале XX века). Цинь Яцин (Qin Yaqing) выделяет отдельные периоды изучения теории международных отношений в Китае. На дотеоретическом этапе (1978—1990 гг.) марксизм и ленинизм были доминирующими, но не было предпринято, по его мнению, сознательной попытки построить собственную теоретическую парадигму. Это был период, когда Мао Цзэдун (Mao Tse-Tung) разработал свою «теорию о трех мирах». На этапе изучения

теории (1991—2000 гг.) преобладали либерализм и реализм, где особое внимание было уделено идее Дэн Сяопина (Deng Xiaoping) о социализме с китайскими характеристиками. Позже Цзян Цзэминь (Jiang Zemin) предложил концепцию «трех представительств». Стадия углубления (2001—2007 гг.) вызвала интерес к конструктивизму. На этапе теоретической инновации (с 2007 г. по настоящее время) основное внимание уделяется проблеме формирования китайской теории международных отношений. в 2007 г. генеральный секретарь КПК Ху Цзиньтао (Hú Jǐntāo) сформулировал «научный взгляд на развитие», в котором был сделан акцент на «гармоничный мир» и «гармоничное общество», чего невозможно достичь без мирного развития. Си Цзиньпин (Xí Jìnpíng) внес инновации в виде концепции «сообщества общей судьбы» для всего мира. Китайские ученые приступили к формированию собственных концептуальных взглядов на мировое политическое пространство и теоретические статьи по международным отношениям заняли стабильную часть общих исследований. Первым ученым, обратившим внимание на необходимость изучения и применения современных методов исследования мировых проблем, был Янь Сюэтун (Yán Xuétōng), подготовивший монографию «Практические методы исследования международных отношений». Далее в предисловии к своей книге «Международная политика и Китай» он обращает внимание на то, что сразу после выхода «Практических методов» среди ученых развернулась «борьба между традиционализмом и научностью», то есть о целесообразности применения современных методов исследований. Китайские исследования методологии представлены работами таких ученых, как Янь Сюэтун (Yan Xuetong), Сунь Сюефэн (Xun Xuefeng), Ян Юань (Yan Yuan), Янь Лянь (Yan Lian), Ли Шаоцзюнь (Li Shaojun), Ма Жунцзю (Ma Rongjiu).

Важное место занимают также труды не только российских или китайских ученых, но и труды исследователей из других стран, среди которых выделяют работы John Gibson, Chao Li, Jon (Yuan) Jiang, Ulrike Glueck, David Gu, Fernando De Carcer, Nicolas Wiegand, Adrian Wong, Hugo Coetzee, David Moore, Amir Kordvani.

Методологическую основу диссертационной работы составила совокупность общенаучных методов исследования, из которых необходимо обратить внимание на специальные методы, акцентируя внимание на статистических методах исследования экономической конъюнктуры, функциональном анализе, методах многомерного анализа данных (кластерный, факторный анализ), SWOT-анализе, а также на отдельных элементах экономико-математического моделирования и проведения на его основе соответствующих количественных оценок с использованием предложенной автором методики.

Информационную и статистическую базу исследования составили следующие информационные ресурсы и материалы: официальная статистическая информация, публикуемая государствами – членами ЕС, ЕАЭС, а также Национальным статистическим бюро Китая и международными организациями, среди которых стоит выделить Всемирный банк, ВТО, ОЭСР, ЮНКТАД, МВФ; статистическая информация, публикуемая логистическими и транспортными компаниями государств – членов ЕАЭС (БЖД, КТЖ, РЖД), ЕС, Китая; данные российских, азиатских, европейских и других региональных структур, предоставляющих статистическую информацию, включая данные исследовательских, международных и аналитических центров, данные информационных агентств; статистическая информация и количественные оценки независимых экспертов и исследовательских организаций, среди которых стоит выделить Ernst&Young Global Limited, Некоммерческое партнерство «Российский совет по международным делам» (НП РСМД).

Хронологические рамки проводимого в диссертационной работе исследования включают в себя период с 1978 по 2018 годы. Выбор данного временного интервала обусловлен значимыми изменениями, происходящими в экономике Китая в обозначенный период. В работе не были проанализированы и отражены события 2019 и 2020 годов в связи с отсутствием на момент написания диссертации статистической информации по обозначенному периоду. Так как 2020 год не был рассмотрен в работе, то и изменения, связанные с пандемией коронавируса (далее COVID – 19), в данной работе рассмотрены не были, но будут

отражены в дальнейших исследованиях, планируемых автором к публикации в будущем.

Рассматриваемый в работе временной период (1978 – 2018 годы) был разделен автором на пять интервалов, неравных по времени, но логически связанных между собой, а главное - обусловленных происходившими в китайской экономике событиями. В рамках всего исследуемого периода для каждого из временных интервалов была проведена оценка эффективности внешней торговли страны в интегральном выражении с использованием формулы, применяемой Федеральным статистическим ведомством Германии для подобных задач и адаптированной автором для решения задач настоящей диссертационной работы. Использование данного коэффициента $(ExpPerf_t)$ при проведении ретроспективного анализа, представленного в Главе 1 настоящей диссертационной работы, обусловлено необходимостью оценки динамики внешней торговли Китая в рамках исследуемого периода, что позволяет отследить и описать изменение его позиций в мировой экономике.

Географические рамки диссертационной работы охватывают Китай, страны ЕАЭС, включая Россию, страны Европейского Союза, участвующие в проекте «Один пояс, один путь», а также соседствующие с Северным коридором ОПОП государства: Монголию, Эстонию, Латвию, Литву, Украину, Словакию и Чехию. Выбор для проведения дальнейшего анализа соседствующих стран только Северного маршрута обусловлен тем, что большая его часть проходит по территории РФ.

Основной научный результат диссертации определяется новизной предмета исследования и неразработанностью в мировой исследовательской среде практики математически выверенной комплексной оценки перспектив интеграционного проекта «Один пояс, один путь».

В связи с обозначенными предпосылками (отсутствием такого проекта, как «Один пояс, один путь») и, соответственно, подхода к комплексной оценке перспектив обозначенного интеграционного проекта) проведенное автором настоящей диссертации исследование стало одной из первых работ, в которой

проводится комплексная оценка перспектив предложенного Китаем проекта «Один пояс, один путь», в основном в плане развития торгово-экономического сотрудничества РФ и КНР.

Отсутствие подобных комплексных исследований объясняется новизной представленного автором подхода, предполагающего проведение комплексной оценки перспектив реализации проекта «Один пояс, один путь» с использованием целой совокупности методов качественного и количественного анализа, а также разработанной автором собственной методики количественной оценки эффективности увеличения числа участников проекта.

Научная новизна диссертационной работа определена следующими положениями:

1. В диссертации предложен авторский взгляд на содержание и использование методологии комплексной оценки перспектив реализации проекта ОПОП, что представляется полезным и своевременным в свете постоянного обновления текущих политологических и экономических трактовок выполнимости и полезности этой мега инициативы как для самого Китая, так и ее для стран-участниц, а также государств, которые могут присоединиться к ней в будущем. В представленных ранее исследованиях, связанных с проведением оценки эффективности реализации инициативы «Пояс и путь», в том числе, в страновом разрезе, были предложены иные методы качественной и количественной оценки эффективности реализации обозначенного проекта, чем те, которые ранее применялись в исследованиях по данной проблематики для ЕС-БРИКС и ЕАЭС. В свою очередь, предложенные автором параметры факторного и кластерного анализа инициативы «Пояс и путь» были также выбраны автором самостоятельно с учетом современных особенностей реализации исследуемого проекта. Автор предпринял попытку предложить собственное видение комплексной оценки эффективности реализации проекта ОПОП, что и составляет основное положение новизны диссертации [110].

2. Автором разработана методика проведения количественной оценки эффективности увеличения числа участников проекта «Один пояс, один путь» и

проведен соответствующий количественный анализ, доказывающий справедливость тезиса о необходимости выхода КНР за пределы реализации двустороннего торгового сотрудничества с отдельными странами и вовлечения в обозначенный проект целого ряда стран ЕС, а также части среднеазиатских государств, что позволит сформировать единую транспортно-логистическую инфраструктуру, способствующую реализации китайской инициативы. Особенностью предложенной в диссертационной работе методики стала возможность проведения количественной оценки включения в реализуемый проект отдельных новых стран – участниц. Реализация предложенной методики возможна при любых изменениях состава участников настоящего проекта, с учетом проведения соответствующего пересчета на основе представленной в работе формулы. Отметим, что выбор стран – участниц проекта ОПОП, представленных в настоящей работе, был обусловлен результатом проведенного анализа нормативно-правовой базы, регламентирующей состав участников инициативы «Пояс и путь». В свою очередь, выбор стран для анализа эффективности Северного транспортного коридора был обусловлен прежде всего географическим расположением стран на пути Восток – Запад.

3. В диссертационной работе предложен авторский подход к проведению количественной оценки условий ведения бизнеса российскими компаниями в КНР на основе использования элементов расширенного SWOT-анализа, модели Маккинзи, а также критерия оптимизма – пессимизма Гурвица, который может составить основу оценки перспектив участия стран в тех или иных интеграционных объединениях и реализации сотрудничества, как в двустороннем, так и многостороннем формате. Использование элементов расширенного SWOT-анализа позволило сформировать ряд актуальных выводов, ранее не встречавшихся в научной литературе при оценке эффективности участия отдельных стран в проекте ОПОП [135].

На основании проведенного анализа автором были выявлены следующие закономерности:

- необходимо обратить внимание на имеющиеся возможности V2, V4, V5 (спрос на российские товары и их популярность в КНР; отсутствие замещающих товаров, производимых на местном рынке (V4); возможность долгосрочного планирования реализации двустороннего сотрудничества (V5)), удельный вес каждого из которых, согласно результатам проведенной взвешенной балльной оценки, составляет 0,23;
- наибольшую угрозу для ведения российского бизнеса в КНР составляют такие факторы, как культурные различия (U1), вопросы нормативно-правового регулирования (U2), а также авторитарный стиль управления (U3), сложившийся в КНР;
- использование модели Маккинзи позволило утверждать о нестабильном характере ведения российского бизнеса в КНР, что подтверждается представленными количественными оценками (1,56;1,90), то есть уровень влияния угроз и отрицательных факторов внутренней среды соответствует среднему уровню, находящемуся в пределах от 0,67 до 2,32;
- проведен расчет допустимого риска, значение которого составило 11,5%, что свидетельствует о том, что риски U1, U2, U3, связанные с культурными различиями, вопросами нормативно-правового регулирования и авторитарным стилем управления, сложившимся в КНР, являются ожидаемыми рисками (Exp) и могут иметь серьезные последствия для российских бизнесменов по сравнению с показателями U4 и U5 (проблемы защиты авторских прав и нетипичная модель дистрибуции) соответственно.

4. Проведен кластерный анализ Северного пути проекта ОПОП, маршрут которого берет начало в Китае (Урумчи), проходит через Казахстан (Алашанькоу – Достык), Россию (Казань – Москва), Белоруссия (Брест) и завершается в Германии (Гамбург)). Проведенный кластерный анализ, являясь составляющим элементом комплексной оценки перспектив развития торгово-экономического сотрудничества России и Китая, позволяет провести оценку эффективности участия самого Китая, а также России, Казахстана, Украины, Белоруссии, Украины, Германии и Монголии в Северном маршруте представленного проекта.

5. Выявлены положительные и негативные факторы, оказывающие влияние на реализацию проекта ОПОП, которые агрегированы в три группы факторов («Экономико-логистический», «Плотность дорожной сети», «Земельные ресурсы»), определяющих эффективность создания нового транспортного коридора. Рассмотрение факторов, влияющих на транзитное сотрудничество РФ – КНР было дополнено анализом влияния контейнеризации международных перевозок по Северному маршруту и методов их государственной поддержки как Китаем, так и Россией, учитывающим влияние пандемии коронавируса.

6. Автором обоснован выбор и полезность использования формулы, применяемой Федеральным статистическим ведомством Германии для оценки эффективности внешней торговли страны с широким кругом международных партнеров. На ее основе соискатель проводит соответствующую стоимостную оценку интеграционного проекта «Один пояс, один путь». В работе обозначенная формула используется в серьезном авторском переложении, призванном наиболее эффективно содействовать решению задач диссертации. Соискатель характеризует методологию ее применения, показывая соответствие авторской трактовки названной формулы цели настоящей работы. В отличие от представленной в работе [99] методики, автором оценивается эффективность торговли при последовательном включении новых стран, а представленная немецкая формула является только одним из возможных инструментов проведения соответствующей оценки. В представленном авторском переложении оценка экспортного потенциала какой-либо отдельной страны, как было у автора работы [131] (Германии или России), не проводится, а также значение показателя не ограничивается пределом от нуля до единицы, а может превышать обозначенное значение, достигая при этом своей максимальной эффективности при получении результирующих значений, наиболее близких к единице.

Положения, выносимые на защиту:

1. Использование в работе методики проведения количественной оценки условий ведения российского бизнеса в КНР, разработанной на основе элементов

расширенного SWOT-анализа, модели Маккинзи и критерия оптимизма – пессимизма Гурвица позволило получить следующие результаты:

- необходимо обратить внимание на имеющиеся возможности V2, V4, V5 (спрос на российские товары и их популярность в КНР; отсутствие замещающих товаров, производимых на местном рынке (V4); возможность долгосрочного планирования реализации двустороннего сотрудничества (V5)), удельный вес каждого из которых, согласно результатам проведенной взвешенной балльной оценки, составляет 0,23;
- наибольшую угрозу для ведения российского бизнеса в КНР составляют такие факторы, как культурные различия (U1), вопросы нормативно-правового регулирования (U2), а также авторитарный стиль управления (U3), сложившийся в КНР;
- использование модели Маккинзи позволило утверждать о нестабильном характере ведения российского бизнеса в КНР, что подтверждается представленными количественными оценками (1,56;1,90), то есть уровень влияния угроз и отрицательных факторов внутренней среды соответствует среднему уровню, находящемуся в пределах от 0,67 до 2,32;
- проведен расчет допустимого риска, значение которого составило 11,5%, что свидетельствует о том, что риски U1, U2, U3, связанные с культурными различиями, вопросами нормативно-правового регулирования и авторитарным стилем управления, сложившимся в КНР, являются ожидаемыми рисками (*Exp*) и могут иметь серьезные последствия для российских бизнесменов по сравнению с показателями U4 и U5 (проблемы защиты авторских прав и нетипичная модель дистрибуции) соответственно.

2. Использование в работе методики проведения стоимостной оценки результативности включения новых участников в проект «Один пояс, один путь», основой которой стала формула, используемая Федеральным статистическим ведомством Германии для оценки эффективности внешней торговли страны, предоставило автору базу для осуществления последовательной стоимостной оценки эффективности включения новых стран в проект «Один пояс, один путь» и,

в отличие от немецкой методики, дало возможность выйти за пределы оценки эффективности включения в проект отдельно взятой страны – индивидуального субъекта международных отношений.

3. Использование в работе методики проведения количественной оценки увеличения числа участников проекта «Один пояс, один путь» позволило выявить, что для стран ЕАЭС наиболее выгодным может стать формат многостороннего сотрудничества, а не экономического взаимодействия ЕАЭС – КНР и, тем более, не двустороннего сотрудничества отдельных стран членов – ЕАЭС с Китаем (Россия – КНР или Казахстан – КНР). Согласно представленным расчетам и с учетом предложенной в работе гипотезы о возможном участии в проекте таких стран, как Индия, Иран, Монголия, был доказан тезис о необходимости дальнейшего увеличения числа стран-участников исследуемого проекта.

4. Использование в работе методики кластерного анализа, применяемое для оценки эффективности участия стран в Северном маршруте проекта ОПОП с использованием принципа «ближайшего соседа» позволило выделить следующие пять кластеров, первый из которых является наиболее привлекательным с точки зрения участия в обозначенном проекте, а пятый – наименее:

- в первый кластер был включен Китай, являющийся инициатором настоящего проекта;
- во второй кластер попал Казахстан с точки зрения привлекательности развития транспортных коридоров;
- в третий кластер попала Россия, как страна, занимающая наибольшую территорию, относительно остальных участников проекта, а также имеющая высокий потенциал для реализации железнодорожного коридора, являющейся особо перспективным участником за счет своего транзитного потенциала;
- четвертый кластер составили страны ЕС, Беларусь и Украина, исходя из следующих показателей: протяженность автомобильных дорог, число пользователей интернета, доля безработных, использование земель;
- в пятый кластер вошла Монголия, что обусловлено ее относительно низким уровнем экономического развития по сравнению с другими – странами

участницами данного проекта, а также в связи с необходимостью значительного потока инвестиций в данную страну включения ее территории в Центральный и Южный транспортные коридоры, которые будут реализованы в рамках проекта ОПОП.

5. Использование в настоящей работе соответствующих факторов для проведения комплексной оценки: географическое положение исследуемых стран (площадь, протяженность сухопутных границ, климат, площадь использованных земель); численность населения; основные макроэкономические показатели по странам (ВВП страны, ВВП на душу населения, доля населения, живущего ниже уровня бедности, численность трудовых ресурсов, доля безработных, объем экспорта и импорта); связь и коммуникации страны (число эксплуатируемых мобильных телефонов и число пользователей Интернета); транспортно-логистические характеристики страны (протяженность железных дорог и протяженность автомобильных дорог). Комплексная оценка проекта способствует определению основных условий и предпосылок, оказывающих положительное или, напротив, негативное влияние на реализацию проекта ОПОП.

Теоретическая и практическая значимость работы заключается в следующем:

1. Теоретическую основу настоящей работы, помимо уже существующих ценных наработок авторов-теоретиков международных отношений, составила предложенная автором методология комплексной оценки перспектив реализации проекта «Один пояс, один путь», основой которой стало использование совокупности методов проведения качественного и количественного анализа: для оценки эффективности реализации проекта «Один пояс, один путь» предложено использовать методы количественного, кластерного, факторного и SWOT-анализа. Особенностью авторского подхода является взаимосочетание всех обозначенных методов анализа для достижения цели диссертационной работы. Автор обосновывает свой выбор параметров, необходимых для реализации тех оценок, совокупность которых и являет комплексный подход в оценке эффективности, в

частности, торгово-экономического сотрудничества России и Китая при реализации проекта «Один пояс, один путь».

2. Теоретическую значимость работы также составляет предложенная автором методика количественной оценки эффективности включения новых стран в проект ОПОП с использованием показателя $ExpPerf_t$. Математическое представление данной формулы ($ExpPerf_t$) имеет следующий вид:

$$ExpPerf_t = (\sum X_t^D / \sum X_{t-1}^D) / (\sum J_t^i / \sum J_{t-1}^i) \qquad [3.1.]$$

Где:

X – совокупный объем экспорта в период t;

J – совокупный объем импорта в период t.

3. Предложенная автором методика количественной оценки эффективности последовательного включения новых участников в проект ОПОП изложена в п 3.1. настоящей диссертационной работы. Реализация предложенной в работе методики включает в себя следующие этапы:

- На первом этапе проводится расчет показателя ExpPerft для каждой из восьми пар стран, участвующих в проекте (Китай – Россия, Китай – Грузия, Китай – Индия, Китай – Иран, Китай – Казахстан, Китай – Монголия, Китай – Туркменистан, Китай – Турция).
- Следующий этап включает в себя проведение последовательного суммирования значений экспорта и импорта по странам с учетом порядка их включения в обозначенный проект. Далее проводится расчет показателя ExpPerft для обозначенных групп стран.
- На заключительном этапе проводится повторная оценка данного показателя (ExpPerft), позволяющая сделать вывод, при каком количестве стран эффективность данного мегапроекта будет максимальной.

4. Теоретическую значимость работы также составила предложенная автором методика, изложенная в разделе 2.3. настоящей диссертационной работы, основой которой стало использование элементов расширенного SWOT-анализа, что позволяет провести количественную оценку условий

ведения бизнеса или иных качественных параметров, которые являются значимыми при решении вопросов сотрудничества, как в рамках реализации двустороннего, так и многостороннего форматов.

5. Практическое значение имеет предложенный автором подход к проведению количественной оценки проекта «Один пояс, один путь». Согласно предложенной автором методике, расчет реализуется в интегральной форме в постановом разрезе. Интегральность формы проводимых в работе расчетов обусловлена используемой автором методикой, аналогичной применяемой Федеральным статистическим ведомством Германии для оценки динамики внешней торговли страны, где не учитывается отраслевой аспект экспорта или импорта, а рассматриваются изменения отношения совокупных объемов экспорта текущего и базисного года по отношению к аналогичной величине по импорту, требуемое для оценки эффективности экспортной составляющей внешней торговли страны за определенный период времени ($ExpPerf_t$), чаще всего, за один календарный год, но может также проводиться в квартальном и даже месячном разрезах.

6. Предложенные автором положения и результаты диссертационного исследования могут быть полезны для дальнейшего анализа современных тенденций в мировом хозяйстве, связанных с заключением трансрегиональных торгово-экономических мегасоглашений и повышением эффективности их реализации. Положения диссертации могут быть полезны для использования в работе министерств и правительственных структур России, например, Министерства экономического развития, Министерства промышленности и торговли, Министерства иностранных дел, а также Торгово-промышленной палаты и ряда других ведомств.

7. Составленные автором настоящей диссертационной работы таблицы по товарной структуре взаимной торговли Китая со странами ЕАЭС, а также таблица, где обобщены основные характеристики торговых соглашений, Транстихоокеанского партнерства (ТТП) и Регионального всестороннего экономического партнерства (РВЭП) могут быть полезны для формирования

методических материалов по внешней торговле стран ЕАЭС, а также могут быть использованы представителями бизнеса в качестве справочных пособий по соответствующим направлениям.

8. Практическая значимость диссертации определена также и возможностью использования материалов представленной работы в преподавании ряда специализированных дисциплин, например, таких, как «Проблемы и перспективы развития стран АТР», «Экономическое развитие Китая», «Основные торговые партнеры России».

Соответствие темы диссертации требованиям паспорта специальностей ВАК.

Работа выполнена в рамках паспорта научных специальностей ВАК РФ 08.00.14 – Мировая экономика: 19. Международная экономическая интеграция. 20. Деятельность международных экономических организаций. Многосторонние механизмы и инициативы регулирования экономических процессов. 21. Участие Российской Федерации в системе международных экономических связей. Внешнеэкономическая деятельность российских экономических субъектов. Внешнеэкономическая политика Российской Федерации.

Апробация результатов исследования. Основные положения диссертационного исследования отражены в статьях и тезисах автора, опубликованных в научных журналах, а также которые прошли апробацию на Международных научно-практических конференциях, в том числе, на зарубежных научных конференциях в Швейцарии и Англии, по результатам которых опубликованы доклады в сборниках материалов указанных конференций:

1. The Financial Centres: Travelling Around the World (Москва, 4 октября 2016 года).

2. Международный ВЭБ Конгресс «ECONOMICS, LAW, SOCIETY: RESUME OF 2016» (Winterthur, 27 октября 2016 года).

3. Международная научно-практическая конференция «XXIX Международные Плехановские Чтения» (Москва, 24 февраля 2016 года).

4. Международная научно-практическая конференция «Объединенный Форум Обществоведов стран Евразийской Экономической интеграции» (Москва, 29 июня 2017 года).

5. Международная научно-практическая конференция «Прорывные научные исследования: проблемы, закономерности, перспективы» (Пенза, 12 августа 2017 года).

6. Международная научно-практическая конференция «Economics and management: problems and innovations» (Пенза, 12 ноября 2017 года).

7. Международная научно-практическая конференция «Ломоносов» (Москва, 9 апреля 2018 года).

8. Международная научно-практическая конференция «XXXI Международные Плехановские чтения» (Москва, 16 апреля 2018 года).

Публикации. По теме диссертационного исследования автором опубликовано 14 научных работ общим объемом 6,70 печатных листов, в том числе 5 статей были опубликованы в рецензируемых научных журналах, входящих в перечень ВАК России, а также 1 статья, входящая в базу данных Russian Science Citation Index (RSCI) на базе Web of Science.

Структура работы определяется целью и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, двенадцати параграфов, заключения, глоссария, перечня условных сокращений и обозначений, списка использованных источников и приложения.

В первой главе настоящей работы рассмотрены основные этапы экономического развития Китая с учетом проведения оценки эффективности его внешней торговли, предпосылки и перспективы реализации проекта ОПОП, в том числе, в части укрепления торгово-экономических отношений РФ и КНР.

Вторая глава диссертационной работы является основной частью проводимого в работе исследования, иллюстрирующего авторский комплексный подход к проводимому исследованию, включающий в себя реализацию количественной оценки возможностей ведения бизнеса российско-китайскими партнерами с использованием методики расширенного SWOT-анализа,

использование многомерных методов анализа (кластерного и факторного) для оценки эффективности Северного маршрута в рамках реализации обозначенного проекта.

В третьей главе настоящей работы представлена заключительная часть предложенного автором комплексного подхода к реализации проекта ОПОП, включающая в себя количественную оценку эффективности участия новых стран в проекте «Один пояс, один путь». Кроме того, в данной главе настоящей работы представлены разработанные автором рекомендации, связанные с основными приоритетами взаимодействия Китая с США, ЕС и ЕАЭС, в том числе, в отраслевом разрезе.

ГЛАВА 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ И ПРЕДПОСЫЛКИ ПОВЫШЕНИЯ ЗНАЧИМОСТИ РОЛИ КИТАЯ В СОВРЕМЕННОМ МИРОВОМ ХОЗЯЙСТВЕ

1.1 Изменение позиций Китая в мировой экономике на основе анализа современных тенденций мирового хозяйства

КНР в третьем тысячелетии совершила экономическое чудо, заняв ведущие позиции на мировом рынке. Это обусловлено тем, что КНР отстаивает принципы глобализации, считая ее закономерным и естественным этапом в сегодняшней экономике. Данная точка зрения базируется на ряде преимуществ для данного государства, например, заключении международных трудовых соглашений, межгосударственных договоров о сотрудничестве и т.д.

Глобализация еще 30 лет назад представляла собой четкий и упорядоченный процесс, имеющий свои правила и особенности. Однако Китай представил миру свой взгляд на это явление, тем самым обеспечив себе одно из лидирующих мест в мировой экономике.

Казалось бы, новаторство в такой сфере, как внешняя торговля, должно быть противоестественным для консервативного государства, однако ряд специалистов утверждает, что в Китае философия открытости в вопросе международных отношений имела место еще 20 веков назад [9].

Развитие глобализации является одной из ключевых задач правительства КНР, так как это обеспечит стране выход на качественно новый уровень. Поэтому в качестве контрответа антиглобалистам Китай культивирует позицию мультилатерализма, беря за основу концепцию об «общности и единстве людей» [9].

На основании аналитической работы, проведенной Национальным исследовательским институтом мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова Российской академии наук, были сформулированы две ключевые причины, по которым Китаю выгодна глобализация:

- расширение рыночных возможностей внутри страны;
- возможность участия в международных экономических процессах.

Эти два фактора дополняют друг друга, хотя и не являются взаимосвязанными [29]

В 2000-е в мировой прессе в адрес КНР стали употреблять эпитеты «champion of globalisation», «world factory», «Chinese factor» и проч., что говорит о признании этой страны на мировой арене в контексте глобализации.

На рисунке 1.1 приведены данные, характеризующие увеличение значимости роли Китая в вопросе глобализации.

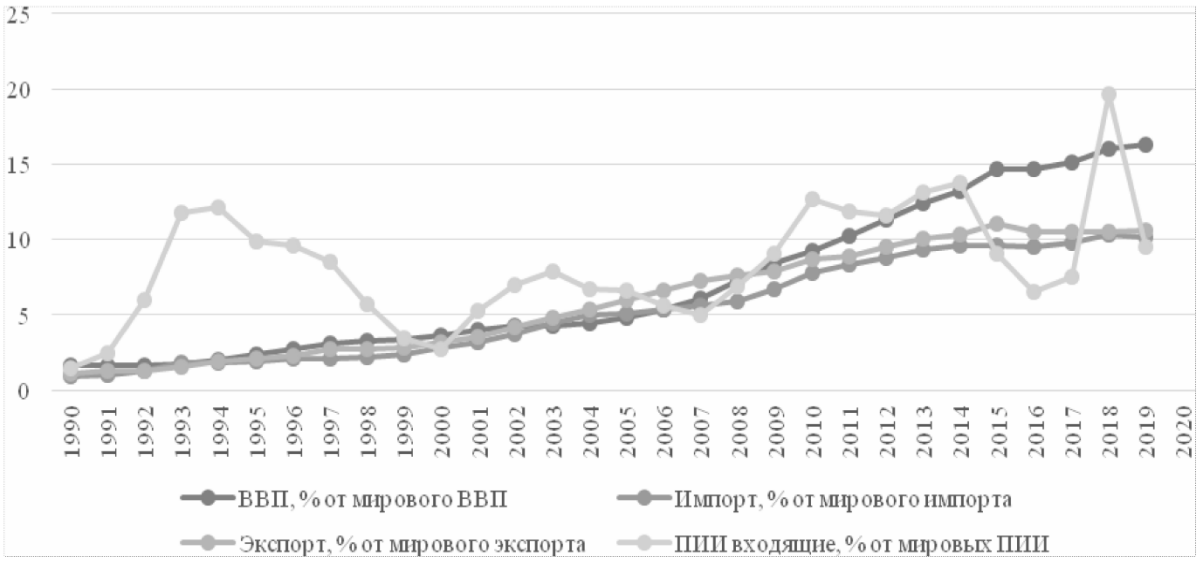

Рисунок 1.1 — Процентная часть КНР в мировых показателях ВВП, «импорт», «экспорт», и «прямые иностранные инвестиции» в 1990-2020 гг., %

Источник: World Bank. Data. GDP, PPP (current international $) // The World Bank.

КНР в 2019 году имела следующие числовые показатели:

- 2 место по мировому номинальному ВВП – 16,34% (1 место – Соединенные Штаты Америки (далее США) – 24,41 %);
- 1 место по ВВП, рассчитанного по паритету покупательной способности – 17,2 %;
- процент в общем экспорте товаров и услуг – 10,61%;
- объем внешней торговли – $4{,}58 \cdot 10^{12}$ долларов (с 2015 года увеличился в 1,16 раза);

- цена на импорт и экспорт услуг – $785 \cdot 10^9$ долларов (с 2015 года увеличилась в 1,2 раза);
- 1-е место по экспорту среди всех стран мира;
- 2-е место в мире по стоимости экспорта и импорта услуг;
- увеличение в 4 раза импорта и экспорта через онлайн-платформы;
- появление 180 миллионов рабочих мест;
- увеличение экономического роста на 11% посредством чистого экспорта товаров и услуг [32];
- 1 место в мире по задействованию прямых иностранных инвестиций (ПИИ) – 9,55% (по сравнению с 2018 годом процент уменьшился в 2,06 раза);
- 1 место в мире по объему внешних финансовых вложений – более 630 млрд долларов.

К 2020 году финансовые потоки, поступающие в Китай из-за границы, способствовали увеличению экономики страны, составляя 40 % внешней торговли, 16% налогового дохода и около 10% новых рабочих мест в крупных городах и ПГТ. В денежном эквиваленте это представляет собой более 160 млрд долларов (1-е место в мире по притоку текущих глобальных ПИИ) – 19 % от мирового показателя (в 1,16 раза больше по сравнению с 2019 годом) [25]. Помимо этого, в 2020 году наблюдалось увеличение количества китайских компаний – более 44 000 компаний почти в 200 странах мира (более 2 млн рабочих мест). Почти 200 учреждений КНР были внесены в рейтинг 500 крупнейших мировых компаний (Fortune Global 500) и более 70 – в список 250 крупнейших международных подрядчиков по версии профильного издания «Engineering News-Record» [32].

Глобализационные процессы в Китае затрагивают не только вопросы торговли, но и человеческий фактор, а именно выезд граждан КНР заграницу. По данным за 2018 год количество китайцев, покинувших Родину, составило 180 млн человек (на 13% больше по сравнению с 2011 годом). При этом денежные затраты на поездки составили почти 255 млн долларов (2019 год), что в 2,74 раза превышает данную сумму расходов для немцев, в 3,54 – для англичан и в 7 раз – для россиян

[100]. По данным 2019 года более 900 000 китайских студентов (почти 18% от всех учащихся заграницей) учатся в иностранных учебных заведениях, из них 60% – в Австралии, США и Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии [109, 110].

Несмотря на видимый экономический скачок за последние 3 десятилетия, КНР занимает далеко не лидирующие позиции в ряде мировых рейтингов:

- 82 место (2018 год) по индексу уровня глобализации [27] с точки зрения социальной, политической и экономической сфер;
- 146 место (2018 год) по индексу уровня глобализации [86] в области экономики;
- 61 место (2017 год) и 70-е место (2019 год) по индексу связности Почты Германии (DHL Global Connected Index) [77];
- 9 место (2017 год) по индексу связанности (McKinsey Global Institute) в сфере межгосударственного товарно-денежного, информационного оборота, а также человеческих ресурсов [43].

К 2019 году КНР за счет выпуска изделий с высокой добавленной стоимостью подняла свой экспорт на высокий уровень:

- 671 млрд долларов (около 27%) – электрооборудование;
- 417 млрд долларов (почти 17%) – приборостроительная и машиностроительная сферы;
- 99,5 млрд долларов (4%) – текстиль, домашний декор, предметы интерьера;
- 84,4 млрд долларов (около 3,5%) – пластмассовая продукция;
- 74,4 млрд долларов (3%) – транспортная сфера;
- 73 млрд долларов (почти 3%) – медицинская техника;
- 66,8 млрд долларов (более 2,5%) – легкая промышленность;
- 71,4 млрд долларов (около 3%) – тканевая продукция (трикотаж);
- 69,7 млрд долларов (2,7 %) – стальная и чугунная продукция;
- 62,8 млрд долларов (2,5 %) – товары для детей [94].

Китай занимает прочные позиции и в технологической сфере, начиная с электронных запчастей и заканчивая программным обеспечением (около 25% глобального экспорта). Подробная сводка глобальных продаж в данном секторе за 2020 год представлена на рисунке 1.2.

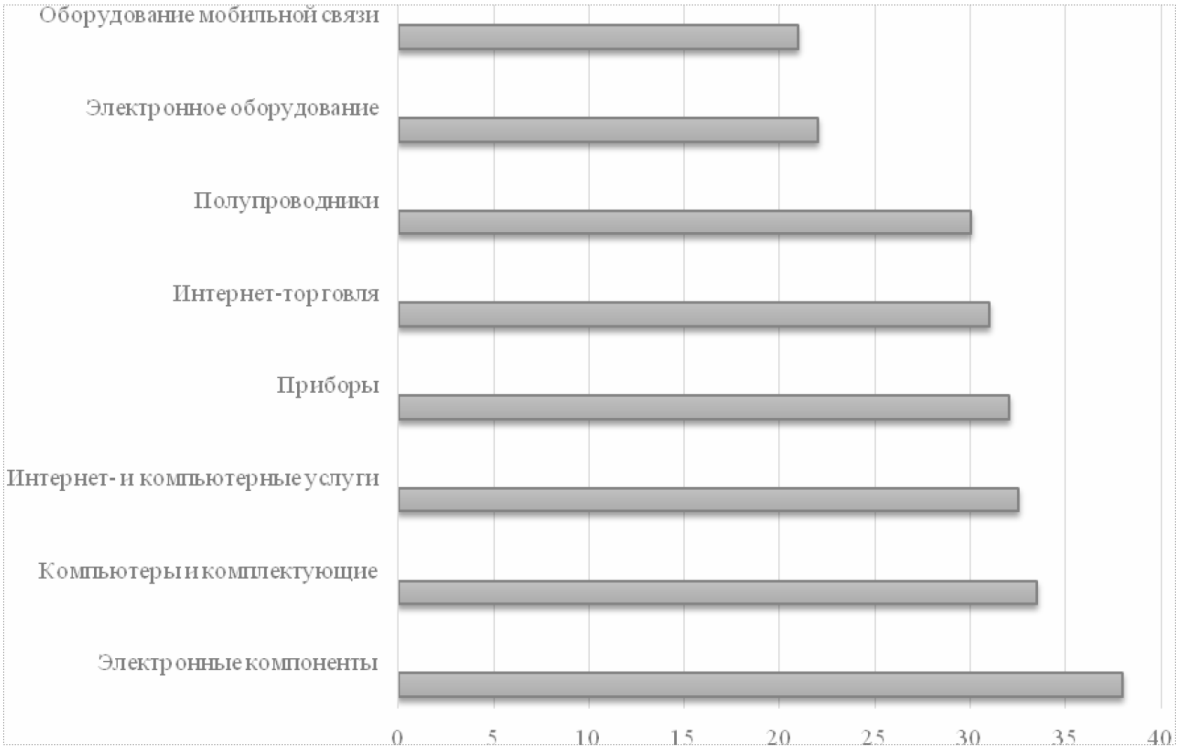

Рисунок 1.2 — Процент КНР в области глобальных продаж по показателям технологической сферы (июль 2020 г.)

Источник: . World Bank. Data. GDP, PPP (current international $) // The World Bank.

Почти пятую часть мировых поставок составляет экспорт «звеньевых» (не конечных) товаров из КНР, что в пять раз больше по сравнению с 2002 годом. Эти данные свидетельствуют о главенствующей позиции этой страны в вопросе глобальных цепочек создания стоимости. Важное место в экспорте Китая занимают товары машино- и автостроения, телекоммуникационной и электрической аппаратуры, изделий для офиса и т. д.

Согласно существующим критериям, государство считается стратегически зависимым, если в него поступает свыше 50% продукции от одной страны-поставщика, которая при этом владеет долей этого товара на мировом рынке в размере 30 %. Таким образом, в 2019 году от Китая по ряду типов продукции стратегически зависели следующие страны [90]:

- Великобритания – 229 позиций товаров (п.т.);
- Канада – 367 п.т.;
- США – 424 п.т.;
- Новая Зеландия –513 п.т.;
- Австралия – 595 п.т.;
- Европейский Союз – 659 п.т. (из свыше 5500 типов продукции – 43% от общего объема китайского импорта по стоимости)

Экспорт продукции из КНР в сферах электроники, химии и фармакологии обусловил отдельный тип зависимости, данные по которой представлены в таблице 1.1.

Таблица 1.1. — Зависимость ЕС от поставок из Китая, 2019 г.

Продукт	Область использования	Доля импорта из Китая во всем импорте ЕС, %	Доля Китая на глобальном рынке, %
Гетероциклические соединения, содержащие пиримидиновое кольцо	Активный фармацевтический ингредиент	98,1	91,8
Витамин B	активный фармацевтический ингредиент	97,9	68,3
Хлорамфеникол	антибиотик	97,4	93,3

Продолжение Таблицы 1.1

Марганец	металл	83,0	75,0

Магний необработанный 99,8%	металл	95,2	69,0
Ароматные монокарбоновые кислоты	органические химические компоненты	93,2	89,9
Гидроксиды и перекиси стронция или бария	неорганические химические компоненты	87,0	83,6
Печатные контурные платы	электроника	63,0	57,0
Электрические трансформаторы не превышающие 1кВА	электроника	64,4	52,6
Аккумуляторные батареи на основе диоксида марганца	электроника	76,3	40,7

Источник: Составлено автором по данным Yan Xuetong, Yan Lian. Guoji guanxi fenxi [Analysis of International Relations]. Beijing: Beijing daxue chubanshe [Peking University Press], 2008

Данные о динамике соотношения его экспорта и импорта к ВВП говорят о сохраняющейся высокой степени открытости китайской экономики (рисунок 1.3).

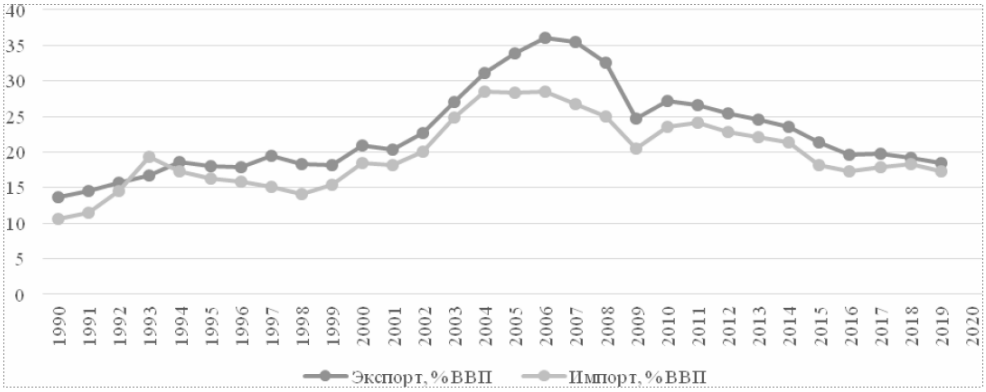

Рисунок 1.3 — Изменение соотношения экспорта и импорта Китая к ВВП, %.

Источник: World Bank. Data. GDP, PPP (current international $) // The World Bank.

Как видно на рисунке, после 2005 г. отмечается ослабление воздействия рынка сбыта на улучшение экономического прогресса Китая. Обозначенный прогресс набрал силу вслед за мировым экономическим кризисом 2008–2009 гг. Тем не менее они по-прежнему находятся на довольно высокой точке развития. К тому же в 2020 г. по данным Центральной таможенной службы, в Поднебесной вырос экспорт на 3,6% – до 2,49 трлн долл. а ее импорт уменьшился всего на 1,1% и составляет 2,05 трлн долл. [87].

Максимальные объемы экспорта КНР можно было наблюдать в период начавшейся в 2020 году пандемии COVID-19, когда произошел спад производства товаров за рубежом, а в КНР быстрее остальных стран начало восстанавливаться народное хозяйство, что привело к наращиванию объемов экспорта. Следует отметить, что в 2019 году Китай экспортировал свои товары в 15 стран, преимущественно в США (16,8%), Гонконг (11,2%) и Японию (5,7%), по большей части служащий транзитом экспорта этих стран. Кроме того, в 2020 году масштаб американо-китайского товарооборота повысился на 8,3% и составил 586,7 млрд долл. Аналогичные тенденции наблюдались и в инвестиционной политике. Прямые иностранные инвестиции имели большое значение в развитии экономики Китая.

По объему привлекаемых ПИИ КНР уже в 2003 г. превосходил США и оказался самым крупным на земном шаре бенефициаром зарубежных вложений.

Наряду с успехами в привлечении ПИИ КНР преуспела в осуществлении алгоритма «цзоучуцюй» («выход за пределы своего дома»), который нацелен на стимулирование компаний КНР к капиталовложению за границей и усилению значения китайских предприятий на внешнем рынке.

Экспорт инвестиций из КНР основывается на преимуществе в цене товаров из Китая и гибкой производственной системе, а не на техническом превосходстве, которого нет у производителей КНР. Перед тем, как делать капиталовложения китайские национальные компании организовывали дочерние компании с западными ТНК внутри КНР и пользовались опытом СП для достижения новых экономических знаний, передовых технологий и навыков управления.

Большинство корпораций Китая, принявшие решение легализоваться, натолкнулись на всевозможные торговые ограничения, кои являлись гораздо сильнее строгими, чем для иностранных товаропроизводителей. В этой связи, для доступности к мировым рынкам, корпорации Китая создавали иностранные инвестиционные структуры. К тому же, покупая и создавая дочерние предприятия и расширяя долгосрочное партнерство с западными корпорациями, для одоления своей технической отсталости, корпорации КНР основывали свои научно-исследовательские и опытно-конструкторские центры (НИОКР) в цивилизованных государствах.

Заполучить допуск к иностранным технологическим инновациям и административным ноу-хау с надеждой авторизации китайских товаропроизводителей в короткий срок на внешних рынках культивировалось и пользовалось поддержкой китайского руководства. Распространение китайских госинвестиций четко показывает рост прямых иностранных инвестиций за границу до 2017 г. (см. рисунке 4).

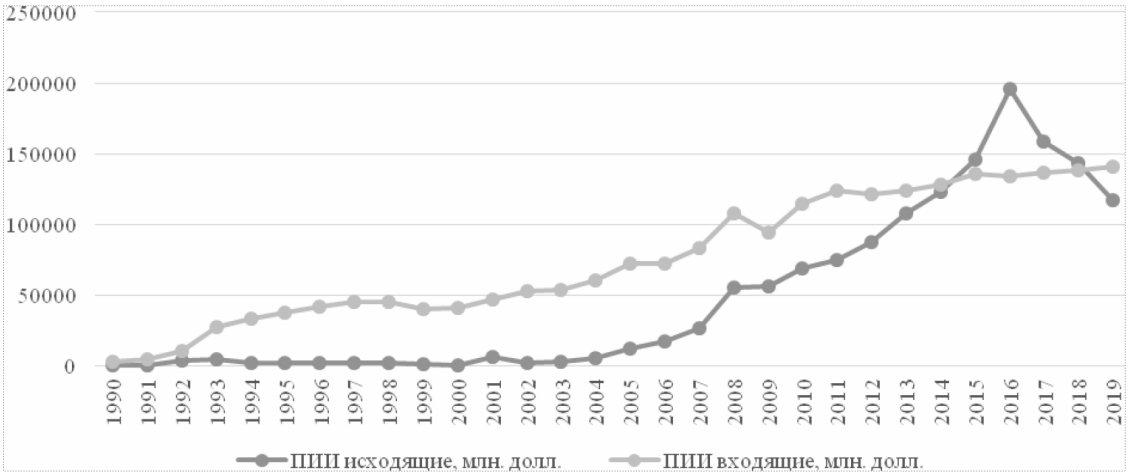

Рисунок 1.4 — Динамика текущих китайских прямых инвестиций

Источник: World Bank. Data. GDP, PPP (current international $) // The World Bank.

В 2018–2019 гг. в реальный сектор экономики Китая были привнесены некоторые изменения для наращивания иностранных китайских капиталовложений, что стало причиной их незначительного уменьшения.

Что до поступления прямых иностранных инвестиций в поднебесную, то до пандемии прослеживался их стабильный прирост, при чем повышался процент вложения в инновационные разработки (больше 28,3% к концу 2019 г. общих ПИИ).

В 2019 г. в Китае было официально оформлено 40 тыс. СП с привлечением иноземных капиталовложений, а количество масштабных предприятий (больше, чем 100 млн долл.) с зарубежными активами составило 834.

Эти преобразования соразмерны с современной стратегией КНР по увеличению преимущества внутреннего оборота и усовершенствованию внутренней рентабельности предприятий. В то же время они способствуют последующему расширению доступности общенациональной экономики КНР для иноземного капитала, об этом пойдет речь далее.

Большое воздействие на конкурентоспособность оказывают китайские соцсети, а также торговые платформы. Например, у интернет-гиганта Alibaba больше 65 млн потребителей из 240 стран мира.

Количество подписчиков китайского интернет-сервиса видеороликов TikTok на 01.01.2021. дошло до без малого 700 млн. пользователей. Число посетителей интернет-платформы WeChat превысило 1,2 млрд человек, 90% из которых пользуются приложением ежедневно.

Каждый день через WeChat отправляется больше 45 млрд СМС и осуществляется 410 млн аудио- и видеозвонков. WeChat использует высокие технологии для производства новейших макро-финансовых конструкций, а его компьютерные веб-разработки могут фундаментально изменить существующий мир интернет-платформ [112].

Значительную ценность в глобальной интеграции играет потребительский рынок КНР – крупнейший в мире по числу пользователей. Доступ мульти-национальных компаний (МНК) на рынок Китая примерно вдвое превосходит степень проницания МНК на рынок США. Это преимущественно обусловлено тем, что китайские пользователи регулярно предлагают усовершенствовать сервис и потребительский рынок.

Ключевая роль в освоении курса на доступность экономики КНР в свою очередь дало расширение фигурантов внешнеторговой экономической деятельности, позволившее положить конец привилегиям государственных экспортно-импортных корпораций.

В сферу внешнеторговой экономической деятельности вошло множество структур с разной формой собственности, с а также организации с участием иностранных инвесторов, вследствие чего доля госпредприятий в экспортном товарообращении КНР уменьшилась за период с 2001 по 2017 г. с 42,5% до 16,3%, а доля компаний с зарубежными инвестициями и доля частного сектора за то же время увеличилась на 16% [48].

В течение последних 20 лет КНР преодолел большое расстояние на пути дерегуляции валютной политики и предпринял усилия для продвижения

собственной национальной денежной единицы на мировой рынок. Шанхай и Гонконг считаются огромными транснациональными финансовыми единицами, притягивающими, иностранные инвестиции.

С 1 октября 2016 г. денежная единица Китая заняла пятое место в Международном валютном фонде (МВФ). Доля юаня равняется 10,92% мировых валют МВФ, больше лишь у доллара (41,73%) и евро (30,93%).

Консультанты коммерческой транснациональной корпорации США Morgan Stanley считают, что к 2030 г. доля юаня в МВФ будет меняться в межах 5–10% (в 2020 г. было 2%) и он займет третье место в международных финансовых резервах вслед за долларом и евро, опередив японскую иену и английский фунт [155].

Поток долгосрочных финансовых вложений в экономику КНР по прогнозам Morgan Stanley, к 2030 г. вырастет до 3 трлн долл. По показателям на конец августа 2020 г., совокупное количество китайских облигаций, которыми владеют иноземцы составило 2,8 трлн юаней (409 млрд долл.). В «Отчете о глобализации юаня в 2020 году», опубликованном Народным банком КНР в августе 2020 г., говорится, что доля юаня в МВФ возросла до рекордного значения в 2,02%. За границами континентального Китая к концу 2019 г. были сформированы Клиринг-банки в 25 государствах и регионах, это послужило более безопасным расчетам в юанях и уменьшило операционные расходы.

В 2015 г. стартовала китайская международная платежная система в юанях CIPS, которая, по данным на январь 2019 г, распространилась в 162 государствах, с участием 31 прямого и 818 косвенных дольщиков. По состоянию на февраль 2021 г., действие сети приема карт UnionPay распространилось на 179 стран и регионов, а масштаб ее международных сделок превысил 900 млрд юаней [116]. Первостепенную роль в глобализации юаня сыграло создание в 2018 г. транснациональной нефтяной биржи в Шанхае, которая продает фьючерсы на нефть за юани. Это послужило поводом к образованию «нефтеюаневой системы» ценообразования на международном рынке энергоресурсов.

Заинтересованность иностранных биржевых трейдеров к капиталовложениям в юанях выросла в 2020 году в период всемирного

пандемического кризиса. Это сопряжено с началом подъема экономики КНР после пандемии, обогнавшим другие страны. Более того, гораздо высокая ликвидность по китайским ценным бумагам была подстрахована Народным банком КНР, который не понизил процентную ставку при предоставлении кредитов коммерческим банкам. За восемь месяцев 2020 г. зарубежные инвесторы купили кредиторских пассивов госбанков Китая на сумму 44 млрд долларов. Это больше, чем за период с 2016 по 2019 гг.

Независимая финансовая компания FTSE Group включила китайские ценные бумаги в индекс World Government Bonds, что должно обеспечить добавочный поток инвестиций в казначейские обязательства Китая в ближайшее время в размере 140 млрд долларов. [151]. В период нового мирового кризиса существенно выросла заинтересованность ино-инвесторов к Гонконгской бирже, ежедневный товарооборот которой в феврале 2021 г. превзошел соответствующие результаты главной Лондонской биржи в 4 раза и составил 60% от биржевого рынка Нью-Йорка. Вдобавок КНР стал лидировать в чартах крупнейших мировых банков – первые четыре за КНР [111].

Новый толчок глобализации юаня даст ввод DCEP (Digital Currency Electronic Payment) – цифрового юаня и введение новой схемы движения финансов, противоположной платежной системе SWIFT. Переход на DCEP – электронный вариант собственной национальной валюты – будет способствовать вытеснению доллара из всемирной электронной коммерции и усилит лидирующую позицию Китая во всемирной макроэкономике.

К тестовым испытаниям DCEP приступили в мае 2020 г. К 01.10.2020 года было обработано больше, чем 3 млн транзакций DCEP с общим доходом в 1,1 млрд юаней (около 162 млн долларов). Народный банк Китая оформил больше 100 патентных заявлений на электронную инвалюту, которая позволит пользоваться государственным электронным кошельком. Наряду с этим в противоположность торговым площадкам, таким как WeChat Pay или Alipay, официальный вариант будет равен денежному вкладу в Центральном банке и гарантирует такую же высоко-надежность, как и наличность [89].

Цифровизация национальной валюты уменьшит угрозу штрафных санкций, в первую очередь ограничивание допуска к SWIFT, поскольку корпорации и банки Китая сумеют проводить свои финансовые расчеты в национальной китайской валюте во всех уголках планеты. Быстрому расширению данной структуры содействуют успехи КНР усовершенствование методик блокчейна и искусственного разума, об этом пойдет речь далее. Цифровой юань упрочит глобализацию обычной китайской валюты, процент которой в транснациональных платежах в 2019 году был ниже в 8,6 раз удельного веса КНР в мировом ВВП и в 6,9 раз ниже на внешних рынках.

Инициативность КНР во внедрении цифрового юаня подтолкнули намеренность других мировых банков (Европейского центрального банка, Центральных банков России, Швеции, Южной Кореи), а также ряда крупных частных корпораций создавать и задействовать виртуальные электронные валюты. Важной составляющей дипломатии Китая «идти вовне» стала установка на всесторонние соглашения о свободной торговле (ССТ) Подобные сделки анализируются китайским руководством в роли новейшей версии ускорения внутренних преобразований при росте доступности внешнему миру как продуктивный путь экономической интеграции в мировую экономику на базе расширения торговых соглашений экономических сделок с разными государствами. В настоящее время КНР подписаны 16 с и оглашений о свободной торговле идут переговоры еще по восьми договорам. [101].

Двусторонние соглашения действуют с Грузией, Республикой Корея, Коста-Рикой, Маврикием, Мальдивами, Австралией, Сингапуром, Пакистаном, Перу, Чили, Новой Зеландией и со специальными административными районами Китая на юго-востоке страны - Гонконгом и Макао. Различные соглашение о сотрудничестве функционирует с Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Между КНР, Молдовой, Камбоджей, Израилем, Палестиной и Шри Ланкой идет переговорный процесс по совместному двустороннему сотрудничеству, а также по многосторонним соглашениям: Китай – Япония – Корея; Китай – Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива.

Отдельно нужно отметить соглашение нового типа – РВЭП (региональное всестороннее экономическое партнерство), переговорный процесс по которому продолжался в течение восьми лет между десятью странами АСЕАН, Китаем, Японией, Корейской республикой, Новой Зеландией и Австралией (до конца 2019 года Индия тоже участвовала в них). Они проходили почти одновременно с первыми раундами переговоров по воплощавшемуся США Соглашению о Транс-тихоокеанском партнерстве (ТТП), однако заметно отличались по ряду принципиальных позиций от проекта американцев. [66]. В конце концов соглашение о РВЭП было подписано 15.11.2020 г. Китай доминирующий организатор этого глобального бизнес-партнерства, которое подробнее будет рассмотрено позднее.

Укреплению положения КНР на мировом рынке поспособствовало и внеэкономическое обстоятельство. Тут «виновата» политика США во времена Д. Трампа. Тогда США вышли из ССТ. Китай же всякий раз, в отличие от США, демонстрировал четкую приверженность принципам мировой торговли и транснационализации. Премьер-министр Госсовета Китая Ли Кэцян подчеркивает, что свободный товарооборот и мировая экономическая глобализация служат фундаментом для дальнейшего развития и процветания на Земле, который не стоит разрушать. [143]. Разностороннее мега-партнерство РВЭП служит примером победы популяризированного Китаем мультилатерализма и свободного товарооборота.

Глобальное мега-партнерство РВЭП в ближайшем будущем будет колоссальной Зоной мировой торговли с 2,27 миллиардами товаро-потребителей и объемом ВВП в 26,2 трлн долларов, что составит третью часть от всемирного итога. Годовой товарооборот между партнерами РВЭП равен 1,4 трлн долларов. [107]. Эксперты Института мировой экономики Петерсона подсчитали, что к 2030 году РВЭП даст прирост ВВП его 15 дольщикам на 186 миллиардов долларов, если не будет торговой войны («бизнес как прежде»), а если только случится торговая война между КНР и США, то эффект увеличится до – 209 миллиардов долларов. Эти результаты превосходят среднегодовой рост ВВП, который возможно

получится от широкомасштабного и авангардного соглашения о Транс-тихоокеанском партнерстве (ВПСТТП), захватившем и азиатский континент. К ВПСТТП относятся семь из 15 участников РВЭП (Вьетнам, Сингапур, Австралия, Япония, Малайзия, Новая Зеландия, Бруней).

Оценивается также прирост ВВП у Индии, результаты показывают, что был утрачен большой эффект РВЭП в следствие ее выхода из этого партнерства (см. рис. 5).

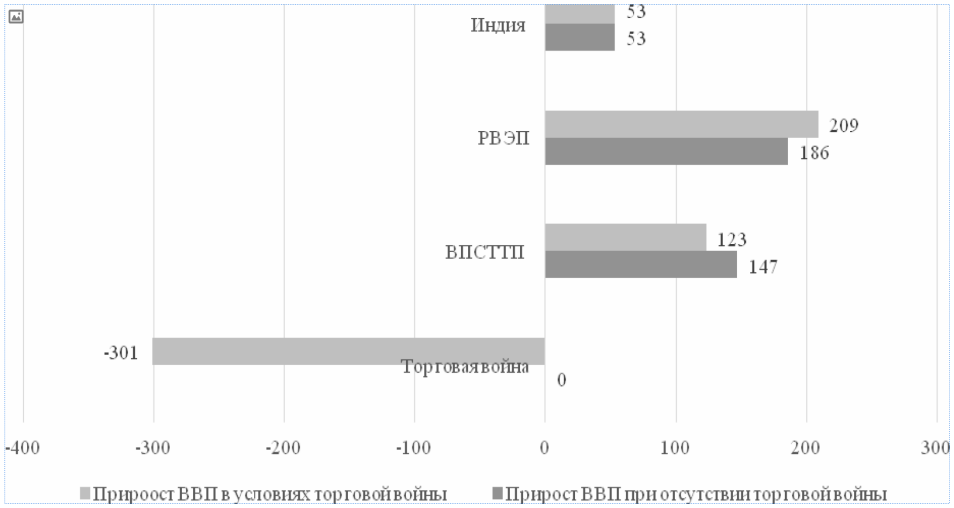

Рисунок 1.5 — Расчетный прирост (уменьшение) ВВП в РВЭП, ВПСТТП и Индии в период до 2030 г., млрд долл.

Источник: Most popular social networks worldwide as of January 2021, ranked by number of active users // Statista. 2021.

Принятое соглашение о Всестороннем региональном экономическом партнерстве позволит существенно понизить и смягчить таможенные пошлины, так появится возможность уменьшения пошлины в среднем на 90%, хоть это и подразумевает собой достижение эффекта лишь через 20 лет после того, как принятия данного соглашения, ведь для этого необходимо утверждение его всеми 15 участниками. Также данное соглашение позволит достичь повышения процента зарубежного капитала в предприятиях, которые осуществляют свою деятельность в 50 различных областях, например, телеком, финансовая сфера,

профессиональные услуги, доступ к данным сферам в КНР был достаточно ограниченным для ПИИ. Но в общей сложности охват сферы услуг предполагает участие лишь в некоторых видах деятельности, также данное соглашение очень ограниченно работает в области продовольствия, там можно увидеть множество различных замечаний и дополнений. Ярким примером служит Япония, данная страна намеренно вводит высокие пошлины на определенные продукты, к которым она наиболее восприимчива, которые значимы для ее продовольственной биржи, таких как рис, говядина и свинина, пшеница, молочные продукты и сахар [114]. В общей сложности в РВЭП касательно сельскохозяйственных продуктов принят средний размер пошлин, применяемый в ССТ АСЕАН.

Важно понимать, что уровень либерализации Всестороннего регионального экономического партнерства возрос вследствие их диалога, касаемо сотрудничества Индии. Это коснулось размеров импортных пошлин, которые должны обнулиться, размеры которых должны были уменьшиться в среднем на 85%, средних пошлин на сельскохозяйственные продукты, уровень которых должен был составить 75% от ССТ АСЕАН и некоторых других факторов.

Особенностью Всестороннего регионального экономического партнерства также является и то, что оно не охватывает такие важные для Китая области, как государственные организации, трудовое законодательство, охрана окружающей среды, развитие демократии и многие другие сферы, которые должны вводиться во многие новые партнерства экономической среды. Однако есть и такие сферы Всестороннего регионального экономического партнерства, вошедшие в зону свободной торговли, охватывая при этом многие соглашения, которые актуальны на сегодняшний день, например, защита авторских прав на изобретение, электронная биржа, электронные методы взаимодействия и прочее.

На сегодняшний день Китай продолжает принимать активное участие в процессах глобализации. При этом произошедшие перемены в результате роста экономической среды в государстве позволили изменить данные приоритеты, в результате чего появились стратегии внутренних оборотов и умной локализации производства. Данные положения, учитывая сохранение принципов, лежащих в

основе внешней экономическое политики Китая, позволили адекватно отреагировать на современные вызовы, возникающие при развитии. Также они помогли нарастить уровень позиции, необходимого для избирательного участия, как в отраслевом, так и региональном развитии, в процессе глобализации в современном мире и в связи с резко меняющейся картиной по мере отхождения от таких характерных для деградирующих стран понятий, как отстраненность и отчужденность, постепенно восстанавливается экономический рост мировой экономики.

Си Цзиньпин, китайский государственный, политический и партийный деятель, говорил о важности развития курса на глобализацию для Китая на проведенном 27 саммите Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества от 18 ноября 2020 г., данный саммит был проведен в режиме онлайн. Он одобрил подписание соглашения о Всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве и заявил, что Китай будет обдумывать принятие решения о вступлении во ВПСТТП, которое возродилось после выхода США в 2017 г. Из старого ТПП. Си Цзиньпин также отметил, что в наше время, в эпоху, когда экономическая глобализация имеет необратимый поворот, невозможно остаться в стороне, это затронет каждое государство рано или поздно, ведь невозможно двигаться вперед, оставаясь закрытыми, также он подчеркнул то, что открытие страны Китай никогда не сможет изменить ее фундаментальной политики. Также в своей речи Си Цзиньпин пояснил новую стратегическую модель становления страны тем, что китайская торговля внутри государства служит базой для развития экономики, а внутренние и международные рынки развивают друг друга. Именно поэтому внутренние обороты занимают первое место при стратегическом развитии Китая на ближайшие пять лет и за его пределами [106].

Несмотря на то, что современный Китай уделяет огромное внимание своим внутренним рынкам, Си Цзиньпин добавил, что на этом Китай не собирается закрываться от внешнего мира, а наоборот, он будет открыт к новым связям. По мнению китайских специалистов, [90], для того, чтобы Китай был конкурентоспособен с такими великими державами, как, например, США, ему

необходимо усилить процесс экономической либерализации и направить силы на привлечение инвесторов и заключению новых региональных торговых соглашений.

1.2 Современные торгово-политические процессы в мире и регионе АТР

В настоящее время глобализацию можно назвать ведущей тенденцией. В большинстве государств мира она охватывает такие сферы жизни, как политическая, экономическая, финансовая и даже культурная. Глобализация представляет собой «всеобъемлющий процесс развития трансмировых связей и отношений, ведущий к становлению глобального человеческого сообщества» [33]. Начало процесса глобализации неразрывно связано с возникновением транснациональных корпораций (ТНК). Они распространились по всем континентам, невзирая на национальные границы [24]. Ярко выражен процесс глобализации в таких проявлениях, как увеличение поляризации на государственном и региональном уровнях, взаимозависимость стран в сферах торговли и производства, появления электронных финансовых рынков в глобальном масштабе. Также необходимо отметить такое последствие глобализации, как выравнивание уровня социально-экономического развития в большинстве стран, процессы, происходящие в мировой политике, перераспределение основных субъектов системы международных отношений. Как пример можно привести возросшую роль Китая и стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в мировой экономике, и, в целом, увеличение значимости национальных государств.

Объект данного исследования – процессы глобализации в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, влияние их на развитие этих стран. Цель работы – проанализировать характер этого влияния на внутриполитические и внешнеполитические процессы, которые мы наблюдаем в станах АТР. На примере АТР в этом исследовании мы попытались обозначить и проанализировать противоречия глобализации.

Основные заинтересованные стороны регионального процесса глобализации – США и Европейский Союз. Военно-политические и экономические отношения – основополагающие факторы в этом вопросе для США. Долгосрочная перспектива в сфере экономики и собственная безопасность представляются важными для Евросоюза. Большое влияние на процесс глобализации оказывает экономический подъем Китая. Отмечается тенденция соразмерного усиления позиций всех сторон.

Как свидетельство влияния глобализации на экономику и политику стран Азиатско-Тихоокеанского региона можно расценивать процессы смещения потоков экономики в сторону этих государств. Под влиянием глобализации происходит формирование новой общности – АТР, идет процесс регионализации: на основе общекультурных, исторических, географических факторов возникают устойчивые объединения [38]. Регионализацию можно рассматривать как реакцию на процесс глобализации. При этом важно понимать, что глобализация способствует возникновению зон различной протяженности и масштаба. Тот факт, что глобализация усиливает интеграционные процессы в обществе также способствует усилению регионализации [54].

4 февраля 2016 года было подписано Транстихоокеанское Соглашение о партнерстве (ТТП) между 12-ю странами АТР. Основные цели создания этого документа – регулирование внутренних правил в странах-участницах, отмена таможенных пошлин, унификация норм в различных сферах экономики [8]. Создавалось Соглашение под эгидой США, в интересах которых было создание зоны свободной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе, таким образом получив возможность контроля интеграционного процесса в регионе [33]. Необходимо отметить, что главной задачей США является экономическое и политическое доминирование в странах АТР, а в частности, сдерживание развития Китая.

Заключены многочисленные договора между США и странами региона, такими, как Вьетнам, Индонезия, Индия и проч. Здесь стратегия США состоит главным образом в получении экономических выгод и дивидендов, хотя, согласно официальным заявлениям представителей США можно сделать ложный вывод о

том, что эти договора подписаны с целью поддержки государств АТР, а также выгодного экономического сотрудничества. Однако главная цель таких решений – достижение господства в Тихом океане посредством размещения как можно большего военного ресурса в странах АТР для сдерживания экономических и военных амбиций Китая. Таким образом заключены соглашения со стратегически важными партнерами в этой области: Японией, Сингапуром, Южной Кореей, Филиппинами.

Стратегия Китая также состоит в усилении влияния в регионе: оказывается экономическая помощь государствам АТР с целью приобретения в их лице союзников. Иногда связь с такими государствами доводится до уровня взаимозависимости [11]. Можно сделать вывод, что стратегии США и Китая в Азиатско-Тихоокеанском регионе направлены на соперничество и опережение.

Используя тот факт, что Китай в прошлом нуждался в инвестициях, США многие годы переносили туда свои производства, тем самым минимизируя производственные издержки и удовлетворяя свои потребности в дешевой рабочей силе. В результате для некоторых групп населения США процесс глобализации в этом его проявлении принес потери. Это выразилось в ухудшении внутриполитической ситуации в США: уменьшилось количество рабочих мест для американцев. Все это привело к решению правительства во главе с Дональдом Трампом о выходе из Транстихоокеанского партнерства во избежание негативного влияния интеграционного процесса на внутреннюю обстановку в стране.

Доктор экономических наук, востоковед Мельянцев В.А. в целом отмечает некоторую гармонизацию интересов мировых «акторов» и конвергенцию общественно-экономических систем в эпоху глобализации. Вместе с тем он указывает на очевидное «накопление неустойчивости» [75]. Все это способствует формированию противоречивого характера глобализации. Как пример здесь мы можем привести провал переговоров Всемирной торговой организации (ВТО) в Дохе в 2001–2006 гг. Произошло это по причине требования США от азиатских стран снижения пошлин на продукты и товары стран Запада и открытия своих рынков для финансовых, страховых и других услуг [31].

Однако в условиях глобализации возможно сотрудничество стран в мировом масштабе, есть возможность избежать слепого копирования и применения его в восточных капиталистических странах. Норвежский экономист, специалист по экономике развития Эрик Райнрт заявляет: «Рынки способны чудодейственным образом искоренять бедность не больше, чем решать проблемы глобального потепления или загрязнения окружающей среды. Только уверенная в себе и решительно настроенная общественность богатых стран может обеспечить правительствам бедных стран возможность свободно принимать решения, которые были бы выгодны жителям этих стран. Это предполагает, что нам следует отвергнуть наряду с ожидаемой рациональностью ортодоксии свободной торговли, еще и этичность “справедливой” системы глобальной торговли. <…> Это также значит, что мы должны следить за своими правительствами, чтобы они не вмешивались во внутренние дела бедных стран».

Такое событие, как вступление Китая во Всемирную торговую организацию (ВТО) в 2001 г. также можно отметить как пример глобализации в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Это решение имело для Китая важное значение, оно способствовало соблюдению правил международной торговли и, как результат, удержанию и наращиванию темпов экономического развития страны. Здесь имеет место положительное влияние глобализации, так как получив членство в ВТО, Китай приобрел возможность формулировать правила, контролирующие инвестиции и международный рынок. Однако вместе с тем сократилось влияние правительства Китая на национальный финансовый сектор страны. В этом выражается противоречивая особенность процесса глобализации. Со стороны Китая можно встретить такую трактовку глобализации: «Опасный и неприемлемый путь гегемонизма». По мнению китайских экономистов и политологов, последствия глобализации выражаются в экономической взаимозависимости стран-лидеров (США, Японии, Евросоюза) и Китая. Процесс глобализации вызывает необходимость «делиться суверенитетом». Все это отражает противоречия в глобализации, так как вызывает постепенные политические деформации. В таком случае примером служат такие страны-участницы АТР, как

Тайланд, Малайзия, Индонезия, на которых вышеуказанные явления сказались отрицательно, вызвав замедление в их развитии.

Исторически сложилось, что с XX века военно-политический союз США и Японии определяет внешнюю политику последней, дает гарантии ее безопасности. На сегодняшний день Япония преодолела экономические трудности, длившиеся десятилетия, вышла на уровень ведущих держав в сфере экономики. Эта страна занимает второе место по уровню ВВП, уступая только США. В процессе глобализации возросла заинтересованность стран АТР во внешнеторговых отношениях с Японией. В свою очередь за последние пятьдесят лет и японские торговые компании взяли курс на экономические отношения со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Можно отметить участие Японии в международных организациях (АСЕАН, АТЕС, о которых будет сказано ниже1) как пример стратегии Японии в плане курса на повышение внешнеполитической активности.

На сегодняшний день отмечается активизация многосторонних форм сотрудничества среди стран АТР. Отметим это как характерную черту развития региона. В результате региональных процессов интеграции, катализатором для которых послужила глобализация, были образованы крупные региональные блоки и структуры. В их числе необходимо упомянуть «Шанхайскую организацию сотрудничества» (ШОС), форум «Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества» (АТЭС), «Региональный форум АСЕАН по безопасности» (АРФ), «Механизм Восточноазиатских саммитов» (ВАС), «Совещание по взаимодействию и мерам доверия в Азии» (СВМДА), «Диалог по сотрудничеству в Азии» (ДСА), «Систему диалоговых партнерств Ассоциации государств Юго-Восточной Азии» с ключевыми «внерегиональными» государствами и региональными организациями [32]. В данной работе проанализируем деятельность некоторых из вышеуказанных организаций.

В настоящее время положение в Азиатско-Тихоокеанском регионе характеризуется в основном как стабильное. Это обусловлено поддержкой баланса «внерегиональных» сил государств Юго-Восточной Азии. Эта организация

устанавливает с крупными мировыми «акторами» сеть диалоговых партнерств», тем самым обеспечивая связь между странами региона. АСЕАН – одна из крупнейших и важнейших международных организаций, «закрытого регионализма» [25]. Она призвана обеспечивать безопасность в регионе, поддерживать стабильность, мирное сосуществование стран, их взаимодействие, развитие, укрепление позиций на внешних рынках [43].

С целью расширения и углубления отношений между АСЕАН и Китаем в экономических и политических сферах формируются новые структуры. Учитывая анализ официальных документов АСЕАН, можно сделать вывод о стремлении Китая к расширению геостратегического влияния в этой организации. Эта стратегия направлена на получение как можно большего количества льгот от создания зоны свободной торговли. В отношениях Японии и АСЕАН активно идет процесс реализации ранее достигнутых договоренностей. Кроме того, со стороны Японии необходимо отметить стремление к расширению сотрудничества в таких областях, как применение спутниковых технологий, проблемы ликвидации стихийных бедствий, взаимодействие в отрасли здравоохранения, вопросы дипломатии, борьба с климатическими изменениями, управление муниципальным планированием. Направление сотрудничества АСЕАН и Южнокорейской Республики – увеличение объема товарооборота. Планируется поднять на стратегический уровень диалог по данному вопросу и добиться роста объема товарооборота с США до 150 млрд. долл. к концу 2022 года. Интересы США также активно выражены в налаживании экономического и политического диалога с АСЕАН. К примеру, значительный шаг в области инвестиций, определяющий дальнейшее сотрудничество между США и АСЕАН – заключение торгового договора. По итогам этого договора можно констатировать увеличение объема товарооборота и услуг между странами АСЕАН и США на 97% за период с 1996 по 2015 г.г. Этот объем в результате составил 260 млрд. долларов в год.

Американская сторона рассматривает АСЕАН как центр структуры АТР и центр для выполнения своей стратегии возобновления баланса, подтвердив важность сотрудничества между АСЕАН и США, в частности, в сфере обороны:

«Следует подтвердить, что дружественные отношения между странами АСЕАН и США служат возможностью для дальнейшего развития сотрудничества в разрешении новых долговременных вызовов безопасности в АТР. Асеано-американское сотрудничество в сфере обороны показывает стремительное развитие отношений США со странами АСЕАН».

Стратегия Японии в АСЕАН выражена в «формировании единого антикитайского фронта» [27] Поводом к возникновению такой стратегии стало столкновение интересов США и Китая по вопросу принадлежности островов в Южно-Китайском море. Здесь Токио в формате «АСЕАН + Япония» занимает позицию противодействия расширения влияния Пекина в этой зоне, особенно в проблемах свободы навигации и безопасности на море. Важно отметить в стратегической позиции Японии в рамках сотрудничества с АСЕАН стремление к распространению своих инноваций в развивающихся странах, многоуровневой кооперации. Во внешней экономике приветствуется применение интеграционных действий.

Особенность проявления интеграции как процесса на примере АСЕАН – множество глобализационных противоречий. Причина заключается в различном уровне экономического развития стран блока. Например, высокоразвитое в экономическом плане государство Сингапур соседствует в АСЕАН с такими беднейшими странами как Камбоджа, Лаос, Мьянма. Уровень экономического развития государств АСЕАН является индикатором противоречий в этом союзе. Проявляется это в асимметрии товарооборота в экспорте-импорте членов АСЕАН с разным уровнем экономического развития. Существует также проблема несоблюдения санитарных норм и требований, возникшая по причине стремительного расширения производства, что приводит к распространению инфекционных заболеваний. Несоответствие между производством и экономическими условиями его развития порождает угрозу экологической катастрофы, связанную с постоянным и неконтролируемым увеличением объемов производства [52]. Также необходимо отметить факт роста имущественного

расслоения населения в регионе, в результате чего усилилась недоступность и кастовость образования.

Целью создания Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) была интеграция государств Азиатско-Тихоокеанского региона, их взаимодействие в торговле и сфере инвестиций с наибольшей эффективностью. В качестве главной стратегической задачи организации заявлено развитие в регионе основ интеграции, принципов свободной торговли, свободного движения капиталов [67]. В состав АТЭС входит 21 государство, в том числе страны-лидеры: КНР, США, Канада, Япония, Австралия. Несмотря на курс на политику свободной торговли, присутствует система протекционизма, позволяющая давать стимул развитию национальных экономик стран-участниц, защиту от конкуренции с иностранными партнерами, навязывания иностранных вкусов. По сути эта система представляет собой фактор, противоречащий глобализации. Однако необходимо отметить, что подобной политики протекционизма придерживаются даже такие государства, входящие в состав АТЭС, как США.

Российский экономист и политик Кудрин А.Л. утверждает, что противоречия в процессе глобализации сделали Азиатско-Тихоокеанский регион «более уязвимым к кризисным явлениям». Несмотря на преимущества, присущие этому региону, такие негативные последствия возникают в результате активного взаимодействия стран региона с другими государствами. В последние годы азиатские банки одобрили множество кредитов своим экономическим партнерам из Евросоюза. Это привело к некоторой зависимости стран АТР к нестабильной политической и экономической ситуации в Европе. В период кризиса 2008–2009 гг. произошел первый сбой в процессе глобализации: с целью обезопасить национальных производителей от конкуренции извне многие государства активно применяли протекционистские меры [49]. США восприняли факт сбоя в процессе либерализации международной торговли как провал политики «глобального мультилатерализма». Однако здесь необходимо подчеркнуть, что подобная политика проводилась главным образом в интересах транснациональных корпораций, которые являются основными участниками глобальной экономики. В

создавшейся ситуации как альтернативное решение Вашингтоном был предложен «региональный мультилатерализм» – «формирование интеграционных объединений, способных на практике реализовать либеральные нормы и правила транс-граничной торговли в отдельно взятых регионах» [75]. В итоге угасающую глобализацию планировалось вернуть к жизни и воссоздать «новый глобализм» [59].

В процессе глобализации происходят видоизменения в работе многих видов бизнеса, как в транснациональном, так в среднем и малом. В настоящее время невозможно переоценить множественное влияние колебания курса валют и международной конъюнктуры на бизнес-сообщество. Яркий пример такого влияния – возникновение мировых финансовых кризисов. Даже в мелкооптовой торговле присутствует конкуренция между крупными иностранными и более мелкими местными производителями. Одна из главных задач бизнеса, несомненно, состоит в приспособлении к новым, непрерывно возникающим условиям, но в сложившихся обстоятельствах трудно избежать естественного конкурентного отбора.

Анализируя вышеуказанное, можно прийти к заключению о существовании проблемы минимизации влияния потрясений в финансовой сфере на основы социальной безопасности отдельных государств и личности, так как непродуманные действия правительств, «битва транснациональных гигантов» зачастую приводят к упадку производительных сил. В этом состоит еще одно противоречие глобализации: невозможность сосуществования в современном мире интересов бизнеса с целями глобального рынка.

Возникновение и распространение международной экономической преступности также можно отметить как проявление противоречий процесса глобализации в сфере экономики. Выражается это в таких криминальных явлениях, как отмывание денег, незаконная миграция капитала, правонарушения в налоговой и таможенной сфере. Опаснейшими направлениями экономической преступности являются торговля оружием и наркоторговля, так как они, кроме всего прочего, стали первопричиной терроризма. Однако не следует забывать, что происходит и

обратный процесс – противодействие глобализации. Это выражается в подъеме традиционализма, патриотизма и регионализма в странах АТР. Примером этих проявлений служат государства региона с коммунистическим партийным режимом: Китай и Вьетнам. По прогнозам аналитиков, они в недалеком будущем смогут предложить мировому сообществу свой глобализационный проект, который можно будет противопоставить американскому. К этому процессу динамично подключаются такие представители АТР, как Сингапур и Малайзия, при сохранении политических и идеологических основ государственного устройства показывая высокие темпы экономического развития.

Из вышесказанного можно сделать вывод, что анализ характера влияния глобализации на политические процессы, протекающие в государствах АТР, выявляет сложности и противоречия в их характере. Нельзя недооценивать непосредственное влияние на общую геополитическую архитектуру стран Азиатско-Тихоокеанского региона, на их экономический рост и формирование ключевых политических и экономических стратегий. Однако мы не можем не отметить тот факт, что в связи с нарастанием многих противоречий, как в политике, так и в экономике стран региона, в последние тридцать лет модель глобализации стран АТР претерпевает кризис.

Среди причин, приведших к этому кризису, надо выделить возросшую независимость финансового сектора от правительств государств региона, необходимость стран «делиться суверенитетом», несоответствие производства экономическим условиям его развития, конвергенцию общественно-экономических систем, экономическую взаимозависимость, разные темпы развития экономики стран АТР, несоблюдение санитарных норм и требований в процессе резкого расширения производства. В итоге происходит увеличение асимметрии товарооборота в экспорте-импорте государств региона с разным уровнем экономического развития, возникают проблемы возрастающей экономической преступности, а также угрозы, связанные с экологией, ведущие к экологическим катастрофам и распространению инфекций. Не следует также

забывать о вопросах имущественного расслоения населения, недоступности и кастовости образования.

Существенное влияние условий глобализации также заметно в проявлениях внутренней политики государств АТР, а также их внешнеполитических отношениях друг с другом. В обстановке, сложившейся в результате негативных последствий глобализации – социальных, экономических и политических, в странах региона наблюдается подъем традиционализма и патриотизма. Набирает силу движение так называемых антиглобалистов, осознающих, что явление такого масштаба в настоящее время необходимо воспринимать как факт, но при этом возможно делать попытки сдерживать негативное влияние глобализации на политику и экономику.

1.3 Глобальная китайская кампания «Один пояс, один путь» – ретроспектива и оценка шансов

«Социализм в сочетании с китайской самобытностью переходит в новую эру» – эти слова прозвучали из уст генерального секретаря ЦК Коммунистической партии КНР Си Цзиньпина на официальном заседании в 2017 году. Данное заявление было продиктовано осознанием того, что экономика Китая готова выходить на новый уровень в контексте международных отношений.

Этому моменту предшествовал ряд событий, одним из которых было ослабление влияния одних мощных государств в пользу других, что не могло не повлиять на положение Китая на мировой арене. Свои позиции, в некоторой степени, потеряли США (кризис в сфере экономики, политическая нестабильность), страны Ближнего Востока (военные действия), европейские государства (изменения в устройстве Европейского Союза), благодаря чему у стран Азии появилась возможность расширить сферы своего влияния. Речь идет о создании таких организаций, как Шанхайская организация сотрудничества и ЕАЭС, которые позволили КНР стать в один ряд с лидирующими мировыми

державами. Одновременно с выгодами данного положения китайское правительство получило ряд «острых» задач, требующих взвешенных решений:

- обострение территориальных конфликтов с соседними государствами;
- реорганизация американских сил на территории Азии (расширение границ Транстихоокеанского партнерства – Trans-Pacific Partnership);
- высокая вероятность терроризма со стороны азиатских государств;
- возможность угрозы со стороны экономически менее развитых стран Азии [49].

Такое положение дел подтолкнуло КНР к продвижению новой концепции ведения внешней экономики, анализу и оценке которой посвящен не один десяток научных работ авторитетных и компетентных авторов [47, 46, 14].

В данной работе для изучения основных положений современной китайской внешнеэкономической политики использовались следующие методы:

- отбор, упорядочивание, анализ и оценка характеристик макроэкономических параметров КНР;
- исследование количественных и качественных показателей внешней торговли страны;
- поиск закономерностей становления и развития КНР в экономической сфере (методы научной абстракции и статистического наблюдения);
- обнаружение самобытной мировозренческой, составляющей в стратегии «Один пояс – один путь» (методы контент-анализа и синтеза).

«Один пояс – один путь» – концепция, определяющая характер и пути развития внешней экономической политики КНР, как в масштабе региональном, так и общемировом [87].

Одной из предпосылок реорганизации экономико-социальной политики, в целом, и создания данной стратегии, в частности, стали тезис Дэна Сяопина, председателя Народного политического консультативного совета КНР в 1978-1983 гг.: «К 2021 году, к столетию Китайской Коммунистической партии, должно быть создано общество «малого благоденствия» (сяокан)», а к 2030 году – общество

«всеобщей зажиточности» (фуюй)» [54]. Такая идейная установка стала толчком к быстрому наращиванию экономической мощи страны, которую можно выразить в следующих цифрах (рисунок 6):

- ежегодный рост экономики – 12% (с 1990 по 2010 г.);
- рост каждые 7 лет показателя валового внутреннего продукта (ВВП) в 2 раза (с 1990 г. по 2010 г.);
- увеличение ВВП в долларовом эквиваленте в 28,5 раз (с 1990 г. по 2018 г.);
- увеличение почти в 30 раз среднего дохода на душу населения, рассчитанного в валюте «доллар США» (с 1990 г. по 2018 г.).

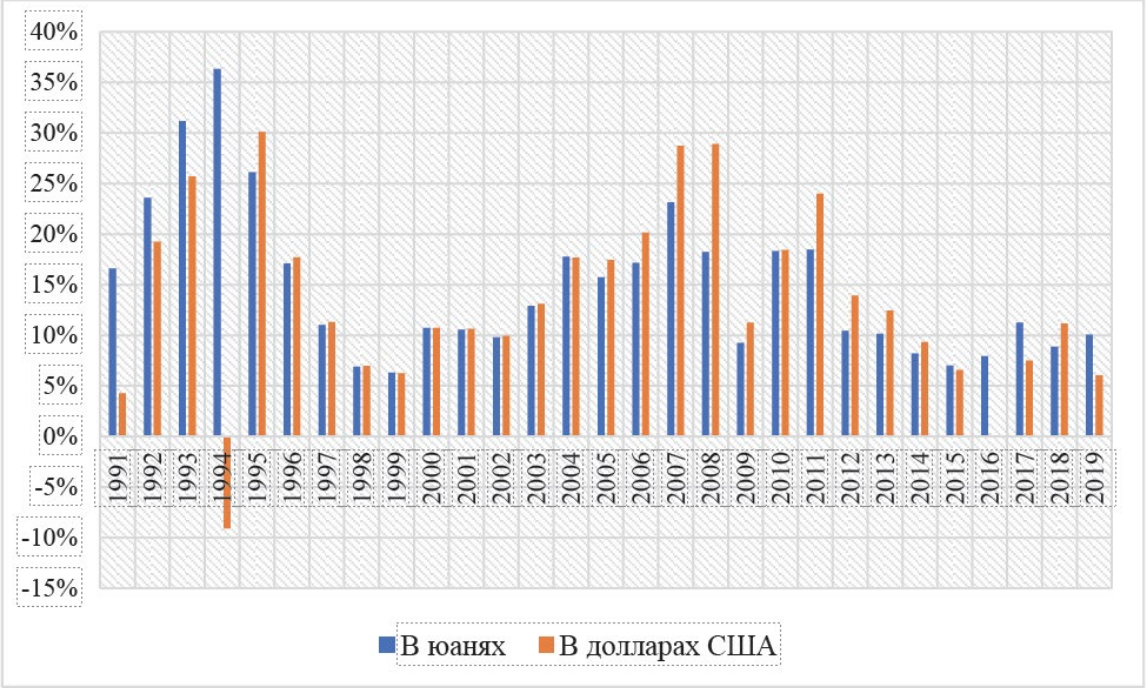

Рисунок 1.6 — Скорость увеличения ВВП КНР в 1990–2018 гг. с прогнозируемыми показателями на 2019 год, %

Источник: Белова И.Н., Егорычева Е.А. Вестник РУДН. Серия: Экономика. 2020. Т. 28. № 3. С. 620–632

С 2007 по 2008 гг. в китайской экономике наблюдалась большая тенденция к увеличению темпа прироста в валюте «доллар США», нежели в юанях, что связано с обесцениванием национальной валюты в данный период. Также в 2008–2009 гг.

на экономическую ситуацию КНР повлиял мировой экономический кризис. Это потребовало от правительства Китая новых решений, а именно снижения темпов роста ВВП с 10 % до 6-7 % в год и введения такого числового показателя в статус ново утвержденной нормы. Основываясь на этом, Си Цзиньпин сформулировал следующие прогнозы относительно роста китайской экономики:

- показатель 6,5 % в год – нижняя допустимая граница снижения скорости развития экономики КНР в период с 2016 г. по 2020 г.;
- около 10 000 долларов США – средний доход на душу населения в 2021 году (согласно сегодняшним прогнозам аналитиков,
этот показатель составит 10,093 долларов США в год);
- примерно 20 000 долларов США – средний доход на душу населения в 2031 году.

Реализация данного плана позволит правительству Китая осуществить идеи Дэна Сяопина о создании новых типов общества [9]. Однако для этого нужно соблюсти условие – показатель валового внутреннего продукта должен быть удвоен без изменения при этом имеющейся численности населения страны. Это возможно при удержании темпа роста экономики в пределах от 4,5 % до 6,5 % в год [49].

Китайское правительство отдает себе отчет в том, что осуществить данные прогнозы возможно только при увеличении как внутреннего, так и внешнего торгового оборота: к 2032 году данный показатель должен составлять минимум 6 % в год с дальнейшим поддержанием на уровне 5 % в год. Однако данные об экспорте КНР отражают иную картину (рисунок 1.7).

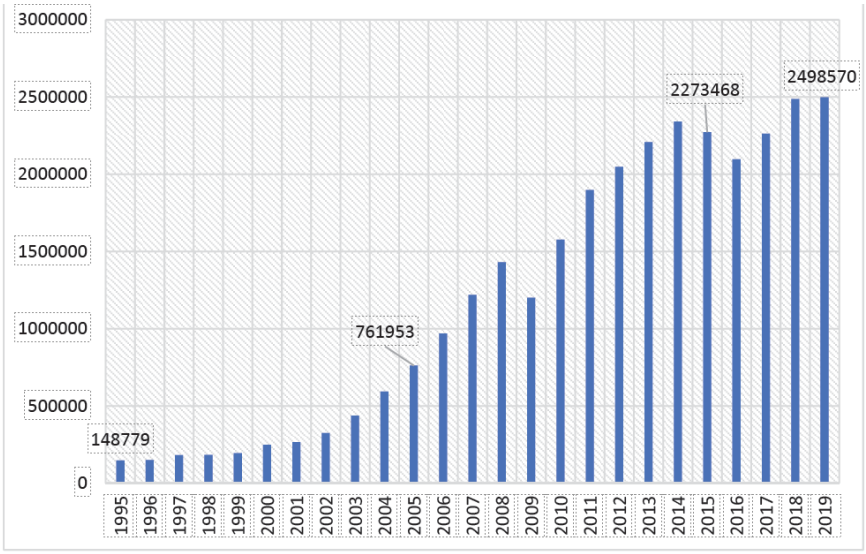

Рисунок 1.7 — Показатели экспорта КНР в 1995-2019 гг. в долларовом эквиваленте, млн

Источник: Белова И.Н., Егорычева Е.А. Вестник РУДН. Серия: Экономика. 2020. Т. 28. № 3. С. 620–632

Показатель ВВП напрямую зависит от:

- потребительских расходов населения и, соответственно, их доходов;
- финансовых расходов государства;
- поступления внешних денежных вложений;
- показателя общего экспорта страны с вычетом импорта.

Учитывая вышеизложенное, правительство КНР поставило перед собой следующие задачи:

- активное развитие внешнеторговых отношений;
- вложение финансов в акции зарубежных предприятий;
- соучредительство в международных кампаниях.

Однако, данные вопросы относятся к внешней политике. Что касается внутренней экономики, то в КНР наблюдались существенные межрегиональные различия в данной сфере, а также перепроизводство. Такая ситуация была обусловлена характерной политикой страны в период с 1980-х гг. по 2008 г, благодаря которой были созданы льготные экономические условия для совместных

производств в регионах, имеющих выход к морю. Это привело к большим финансовым поступлениям в данные области, что и повлекло за собой большее развитие восточных регионов КНР по сравнению с другими районами государства.

Чтобы исправить создавшееся положение, в начале 2000-х гг. правительство Китая ввела льготную сетку и серию специальных выплат для регионов страны с низким уровнем экономики, а также обновило и реструктурировало транспортную сферу на данных территориях, что вначале положительно сказалось на развитии строительных предприятий [35]. Но со временем такая концепция стала убыточной, так как спрос превышал предложение. Также резкий скачок в экономике повлек за собой необходимость в повышенном импорте нефтяной продукции, что подтверждают следующие цифры (2018 г.):

- свыше 201 млн тонн нефтяного эквивалента – объем добываемых нефтегазовых ресурсов предприятиями КНР на территории зарубежных стран;
- 45,3 % показатель зависимости КНР от внешних поставок газа;
- 70 % степень внешней зависимости Китая по поставкам нефти.

Помимо зависимости в данной сфере, экономика КНР еще и была зависима от торговых путей, которые принадлежали определенным государствам (США, Исламская Республика Пакистан, Республика Союз Мьянма и т.д.).

Вышеизложенные причины повлекли за собой внедрение и продвижение новых концепций по развитию государства и, как следствие, создание организации «Один пояс – один путь», в основу которого легли такие цели:

- поднятие экономического уровня западных регионов КНР за счет развития транспортной инфраструктуры в сторону западных держав в контексте экономического выхода на мировую арену;
- снижение показателя избыточной продукции, выпускаемой строительной сферой, а также уровня безработицы, за счет вложения промышленных и человеческих ресурсов в реализацию данного проекта на зарубежных территориях;
- расширение списка импортеров энергоресурсов;

- увеличение количества транспортных развязок для заграничных поставок;
- увеличение показателя экспорта;
- создание нового альянса по безопасности государств Азии и тем самым снижение влияния военного союза США на данных территориях;
- заключение новых торгово-экономических отношений с азиатскими странами для выхода азиатского рынка на конкурентно способный уровень на мировой арене.

Побочным положительным эффектом от реализации данного проекта для КНР является улучшение экологической ситуации в стране.

Не многие страны разделяют позицию Китая в вопросе культивации свободной торговли, например, США и страны Европейского союза придерживаются противоположных взглядов. Поэтому возможность нового витка в мировой глобализации напрямую зависит от экономической политики государств, поддерживающих кампанию «Один пояс – один путь».

Инициатор проекта Си Цзиньпин обращает внимание на то, что объединение стран Западной, Юго-Восточной, Южной и Центральной Азии принесет выгоду данным регионам на всех социально-экономических уровнях. В том числе союз этих областей сможет представлять реальную экономическую силу, что повлечет за собой уменьшение влияния США через организации «Транстихоокеанское партнерство» и «Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство». Помимо этого, такой альянс привлечет к себе внимание других государств, чьи интересы ранее удовлетворялись США и европейскими странами, что неизбежно перекроит сферу влияния ныне лидирующих держав. Также, по мнению ряда экспертов, одной из целей Китая является продвижение своих интересов на Африканский континент, Ближний Восток и страны Латинской Америки. Плюсом создания западного направления внешнеполитической экономики Китая также является снижение количества конфликтов со стороны исламских террористов и сепаратистов, что повысит уровень общей безопасности региона.

КНР имеет определенный вес на мировой арене, в частности, она входит в состав ряда крупнейших мировых содружеств и альянсов:

- Организация объединенных наций (ООН);
- Шанхайская организация сотрудничества (ШОС);
- «БРИКС» (союз пяти стран – Бразилия, Россия, Индия, Китайская Народная Республика, Южно-Африканская Республика);
- Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН).

Однако, чтобы занять лидирующие позиции и стать законодателем в ряде сфер влияния, Китаю необходимо создавать новые организации под своей эгидой и привлекать в их состав государства со схожими интересами и идеями. Увеличению влияния КНР на мировой арене способствует расширение позиций экспорта и улучшение качества выпускаемой продукции (табл. 1.2).

Таблица 1.2. Позиции экспорта КНР в период 2001-2019 гг., млн долларов США [И.Н. Белова, Е.А. Егорычева]

Наименование товара	**Экспортировано в 2001 г.**	**Наименование товара**	**Экспортировано в 2010 г.**	**Наименование товара**	**Экспортировано в 2019 г.**
Электрические машины и оборудование	51 299	Электрические машины и оборудование	388 755	Электрические машины и оборудование	670 998
Тяжелая машинная аппаратура	33 579	Тяжелая машинная аппаратура	309 814	Тяжелая машинная аппаратура	416 976
Ткани	18 952	Предметы одежды и аксессуары	66 711	Мебель	99 500
Предметы одежды и аксессуары	13 456	Ткани	54 361	Изделия из пластмассы	84 387
Обувь	10 096	Оптические, фотографические и т. п. приборы	52 110	Наземный транспорт	74 367

Продолжение Таблицы 1.2.

Игрушки, игры и спортивные принадлежности	9082	Мебель	50 584	Оптические, фотографические и т. п. приборы	72 996
Минеральное топливо	8405	Корабли, лодки и плавучие конструкции	40 296	Предметы одежды и аксессуары	71 440
Мебель	7559	Изделия из железа и стали	39 144	Изделия из железа и стали	69 554
Изделия из кожи	6988	Наземный транспорт	38 398	Ткани	66 798
Изделия из пластмассы	6697	Обувь	35 634	Игрушки, игры и спортивные принадлежности	62 798

Источник: Белова И.Н., Егорычева Е.А. Вестник РУДН. Серия: Экономика. 2020. Т. 28. № 3. С. 620–632

Таким образом, модификации подходов к совершенствованию ведения экономики, предложенные в 1978 г. Дэн Сяопином и переосмысленные сегодня Си Цзиньпином, позволяют КНР подняться со второго на первое место в мире, сделав ее тем самым новой сверхдержавой, диктующей свои правила и законы в политико-экономической сфере.

1.4 Реализация проекта «Один пояс, один путь», как основа развития и укрепления российско-китайских внешнеэкономических связей

Стратегическая инициатива Китая "Пояс и путь" в настоящее время претендует на роль ведущей геополитической концепции межнационального устройства, признана мировым сообществом. В условиях глобальной взаимосвязанности и взаимозависимости в новой модели внешнеполитических

отношений этот проект призван содействовать взаимовыгодному развитию стран во всем мире.

В сентябре 2013 года состоялся визит в Казахстан председателя КНР Си Цзиньпина, в рамках которого им было выдвинуто предложение о совместном со странами Евразии строительстве по программе "Пояса и пути". Лидер КНР озвучил идею развития проекта Экономического пояса Шелкового пути (далее — ЭПШП). В дальнейшем идея получила развитие: в октябре того же года, во время визита в Индонезию Си Цзиньпин внес предложение о совместном развитии проекта Морского Шелкового пути XXI века (далее — МШП) со странами, входящими в Ассоциацию государств Юго-Восточной Азии [59]. В результате в 2015 году Национальной комиссией по развитию и реформам совместно с министерствами иностранных дел и коммерции был создан программный документ "Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века" (далее — программа "Пояс и путь") [31].

Стратегия данной программы включает в себя следующие составляющие: характеристика принципов совместного строительства; отображение многоуровневой структуры инициативы, в частности, региональная направленность проектов ЭПШП и МШП, система экономических коридоров, сеть взаимосвязанной инфраструктуры; в различных сферах межгосударственного и межрегионального сотрудничества намечены проекты по развитию в финансовом, научном, гуманитарном и других направлениях, обозначены приоритеты и механизмы реализации их развития; дана информация об основных средствах, используемых китайским правительством в целях реализации программы "Пояса и пути". Правительство КНР дало указание на создание руководящей рабочей группы, курирующей проект, была организована канцелярия руководящей группы при Государственном комитете по делам развития и реформ, в задачи которой входит осуществление Программы, ее планирование, координация действий участников [162].

Детали инициативы Китая, подробное изложение идейного замысла проекта опубликованы в книге "Совместное строительство Одного пояса, одного пути", изданной в КНР в мае 2017 года. Данная работа имеет целью достижение понимания международным сообществом целей и задач программы "Пояса и пути", укрепление сотрудничества во внешней политике стран для ее совместного строительства, содержит сведения о мерах, которые предпринимаются правительством КНР по реализации и продвижению проекта. Руководством Китая внесено предложение по развитию международного сотрудничества в таких сферах, как внешняя торговля, политическая координация, взаимосвязь инфраструктур, свободное обращение капитала и культурные взаимосвязи между странами.

Несмотря на широкую географическую направленность (проект "Пояс и путь" открыт для присоединения участников любых государств всех континентов), необходимо отметить наличие в структуре проекта приоритетов для некоторых регионов. Эти регионы являются наиболее перспективными с точки зрения развития сотрудничества для правительства КНР. Здесь надо выделить такие регионы, как Европа, Африка и Азия. Основными проектами, нацеленными на организацию контроля результатов программы, планирования мероприятий, рационального применения ресурсов на выполнение целей и задач "Пояса и пути" являются ЭПШП и МШП. Они имеют разграничения в контроле вышеперечисленных задач по географическим направлениям. В задачи данных проектов также входит развитие сухопутных и морских транспортных путей, их деятельность отражает отраслевую и региональную политику Пекина в плане сотртудничества с государствами-участниками программы "Пояс и путь".

Проект ЭПШП предполагает развитие направлений сухопутных маршрутов, соединяющих три региона Евразии и Китай: в сторону Европы это Центральная Азия и Россия, на Ближний Восток — также через Центральную Азию, выход на Юго-Восточную и Южную Азию через побережье Индийского океана.

Морской проект МШП основывается на коммуникациях, соединяющих порты КНР на ее восточном побережье с Европой через Южно-Китайское море и

Индийский океан, страны южной части Тихоокеанского региона, главным образом, страны, входящие в состав АСЕАН, через Южно-Китайское море [94].

Разновекторность внешней политики КНР в вопросах сотрудничества с государствами, расположенными в регионах "Пояса и пути" в рамках программ ЭПШП и МШП отражается в разработке системы внешних коридоров. Эта система разработана с учетом экономических, культурных и других специфических факторов стран регионов "Пояса и пути". Основой действия экономических коридоров ЭПШП и МШП является расширение сети транспортных и транзитных торговых направлений, а также немаловажное значение имеет синхронное развитие инфраструктуры.

Можно отметить шесть экономических коридоров, указанных в проекте ЭПШП. Фундаментом программы стал экономический коридор "Новый Евразийский континентальный мост" (далее — НЕАКМ). С точки зрения истории мы можем отметить, что проект ЭПШП является современным аналогом Великого Шелкового пути, многие столетия осуществлявшего торговые и культурные связи между Западом и Востоком. По аналогии с проектом "Один пояс, один путь" вторым сухопутным мостом в Евразии называют и проект НЕАКМ. Но первой в этом качестве выступила Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб), Великий Сибирский Путь, железная дорога между Челябинском и Владивостоком, строительство которой было начато в 90-е годы XIX в. Она способствовала коммуникациям между странами Европы с государствами Восточной Азии, в том числе и с Китаем, Кореей, Японией [53].

В основе инфраструктуры Нового Евразийского Континентального моста лежит сеть автомобильных и железнодорожных магистралей, главная задача которых - коммуникация морских портов на Восточном побережье Китая с крупными гаванями на Атлантическом побережье Западной Европы. В КНР проходят магистрали от южных, центральных и восточных регионов страны до Синьцзян-Уйгурского автономного района (далее — СУАР) на западе Китая с выходом на границу с Казахстаном. Далее из КНР транспортные пути идут через Казахстан, Россию и Белоруссию в Польшу. Оттуда проходят по странам

Евросоюза, с выходом на западные и северные морские порты Европы. Самые востребованные маршруты транспортных грузовых перевозок по железнодорожным путям организованы в направлениях: Чунцин — Дуйсбург (Германия), Ухань — Пардубице (Чехия), Чэнду — Лодзь (Польша), Чжэнчжоу — Гамбург (Германия), Иу — Мадрид. Необходимо отметить, что для снижения стоимости и увеличения скорости доставки грузов на всех транспортных направлениях введен упрощенный порядок прохождения таможенных мероприятий и декларирования грузов.

С 2011 года началось движение контейнерных поездов: был отправлен первый состав из Чунцина в Дуйсбург. На настоящий момент в рамках НЕАКМ из Китая в Европу прошло более 5 тыс. грузовых составов. В частности, в период с января по август 2017 года по направлению доставили грузы более 2 тыс. поездов. Одна из причин преимущества континентального моста в сравнении с морскими перевозками по Индийскому океану состоит в экономии времени в три и более раз. Ежегодно востребованность континентальных сообщений возрастает: грузоперевозки выгоднее переводить с морских путей на сухопутные. В основном это относится к заказам из интернет-магазинов, а также к грузам с высокой добавленной стоимостью, так как в этих случаях на итоговую стоимость товара не оказывают влияния относительно высокие тарифы железнодорожных перевозок. Оператор China Railway Express к 2020 году планирует выйти на показатель более 5 тыс. отправок в год. В настоящее время регулярное железнодорожное сообщение со странами Евросоюза имеют 33 города КНР, причем среднее время пути на маршрутах составляет 10 дней.

Россия и Китай имеют богатый опыт сотрудничества в транспортной сфере. В качестве примера одного из многих успешно реализованных проектов можно привести строительство Китайско-Восточной железной дороги (далее — КВЖД). Эта транспортная магистраль заложила основу экономического развития северо-восточных регионов КНР, создала возможность грузовых и пассажирских перевозок по Тихому океану в европейские государства из Китая. Также КВЖД способствовала развитию инфраструктуры в КНР: железнодорожные поселения,

образовавшиеся в связи со строительством магистрали, сейчас переросли в современные крупные города.

По виду интеграционного направления многочисленные российско-китайские проекты возможно подразделить на две группы. К первой можно отнести инициативы, направленные на развитие транспортных инфраструктур между РФ и КНР, модернизацию старых, создание новых дорог и транспортных узлов, для обособленных национальных транспортных сетей. Здесь необходимо отметить работы по созданию пропускных пунктов через границу, мостовых переходов, транспортных коридоров на сопредельных территориях. Программы первой группы имеют влияние на социально-экономическое развитие приграничных территорий обеих стран. Это выражается в повышении эффективности существующих трансграничных маршрутов, потенциале для создания новых, что в свою очередь повышает возможности культурного и гуманитарного обмена между государствами, способствует улучшению условий для международной торговли. Источником финансирования проектов первой группы обычно являются государственные бюджеты КНР и России, также возможно привлечение средств зарубежных кредиторов под государственные гарантии. Финансирование идет в рамках двусторонних межгосударственных соглашений.

С целью расширения сети международных транспортных магистралей РФ и КНР строят трансграничные мостовые переходы. Их наличие также будет способствовать сообщению в приграничных регионах. В частности ведется строительство железнодорожного моста через Амур между селом Нижнеленинское Еврейской автономной области и г. Тунцзян в провинции Хэйлунцзян. Пропускная способность его составит до 21 млн тонн в год (стоимость — 9 млрд руб.). Этот инфраструктурный объект призван улучшить условия развития Дальневосточного и Байкальского регионов в социальной и экономической сферах, позволит избежать проблем в транспортировке сырья с месторождений Дальнего Востока и Восточной Сибири, в частности с Кимкано-Сутарского горно-обогатительного комбината. Такой новый экспортный коридор из России в Китай предоставит возможность

отечественным производителям получить расширенные рынки сбыта сырья и продукции в страны Азии, удешевить доставку, тем самым повысить эффективность экспорта. В сравнении с железнодорожными маршрутами, действующими в этом направлении в настоящее время, новый мостовой переход поможет сократить расстояние грузоперевозок на 700 км. Объект планируется сдать в эксплуатацию в 2018 г. Соглашение о строительстве подписано в мае 2013 г. Российско-китайский инвестиционный фонд является участником финансирования строительства [53].

Еще одна транспортная магистраль через реку Амур - автомобильный мост и канатная дорога, соединяющие российский Благовещенск и городской округ в провинции Хэйлунцзян Хэйхэ в КНР. Строительство объекта с учетом стоимости автодорожного пропускного пункта обойдется примерно в 20 млрд руб. Также запланирована прокладка объездных путей общей длиной около 20 км. Предполагаемый срок сдачи объекта - 2019 г. Согласование проекта в его первоначальном варианте прошло на уровне правительств между двумя государствами в 1995 г. Однако со временем в организационно-финансовую модель проекта были внесены следующие изменения. Правительство Амурской области со стороны РФ и народное правительство провинции Хэйлунцзян КНР в 2015 году создали на паритетных началах совместную компанию. С ней в 2016 году пограничные регионы заключили концессионный договор, в котором были обозначены условия создания, дальнейшей эксплуатации, содержания и обслуживания пограничного мостового перехода. По результатам договоренностей между Россией и Китаем, объект по окончании строительства переходит в собственность Амурской области и провинции Хэйлунцзян, права собственности должны быть разделены по линии российско-китайской государственной границы.

В рамках совещаний по вопросам транспортного сотрудничества, проходящих на регулярной основе между представительствами российской и китайской сторон, постоянно проходит обсуждение проблем сооружения новых мостовых переходов через государственную границу РФ и КНР. Здесь как пример можно привести проект строительства очередного моста через Амур в районе

пунктов пропуска Покровка (Забайкальский край, РФ) — Логухэ (провинция Хэйлунцзян, КНР). Важное значение на переговорах также имеет вопрос постройки автомобильного моста через реку Гранитная (Хубутухэ) в районе пунктов пропуска Полтавка (РФ) — Дуннин (КНР) [8].

Несмотря на ограниченность интеграционного потенциала вышеперечисленных совместных российско-китайских проектов первой группы по обеспечению инфраструктурной взаимосвязи транспортных систем, такие проекты становятся базой для расширения сотрудничества в транспортной сфере на государственном и корпоративном уровнях. Благодаря их осуществлению становится возможным планирование и реализация комплексных интеграционных инициатив второго типа. Эти программы имеют основной целью повышение синергетических эффектов от активного взаимодействия транспортных систем в международном сотрудничестве. Межрегиональные транспортно-логистические кластеры на уровне такого взаимодействия представляют собой технологическую основу в разработке проектов. В состав таких кластеров входят географически связанные международные транспортные коридоры, интегрированные бизнес-структуры, включающие перевозчиков, логистических операторов, владельцев транспортной и распределительной систем. Также сюда можно отнести инфраструктуры координации процесса грузоперевозок, согласования тарифов на транспортные услуги, осуществления трансграничных операций, электронного документооборота, получения информации и т.д. Благодаря созданию интегрированного транспортно-логистического бизнес-пространства возможна экономия затрат на логистику до 30 %.

Соглашение о взаимном признании компаниями перевозочных и товаросопроводительных документов между Китаем и Россией (компанией China Railways со стороны КНР и ОАО "РЖД" со стороны РФ) было подписано в 2016 году. Основная цель этой договоренности - упрощение трансграничных процедур при внешнеторговых грузоперевозках, в том числе и транзитных. По условиям соглашения допускается оформление в электронном виде транспортной накладной ЦИМ/СМГС (единая форма для двух правовых систем, действующих в на

территории государств) и других документов. Проблема состояла в том, что до принятия соглашения транспортная документация оформлялась и обрабатывалась на пунктах пропуска в бумажном виде и вручную, что приводило к непроизводительным потерям времени. На сегодняшний день для всех контейнерных поездов, идущих по маршруту из Китая в страны ЕС и в обратном направлении, следующих через погранпереходы Китая с Россией, Монголией и Казахстаном, существует возможность оформления унифицированной накладной ЦИМ/СМСГ. Это позволяет ускорить доставку грузов, облегчить процедуры при пересечении границ [75].

Проекты второго типа программы "Пояс и путь" нацелены на сотрудничество в рамках интеграции транспортных систем и обеспечение синергетических эффектов. Помимо транспортного сектора такое сотрудничество должно затронуть многие отрасли экономики, а также и социальную сферу. В этих проектах можно отметить совместные российско-китайские работы в отношении НЕАКМ и "Китай — Монголия — Россия".

Программа ВСМ "Евразия" по праву считается основной в ряду проектов экономического коридора НЕАКМ. Ее основная задача - соединить высокоскоростные железнодорожные системы Европы и Азии. Железнодорожную магистраль планируют провести от Пекина до Берлина через Польшу, Белоруссию, Россию и Казахстан [31]. Предположительно в строительстве большинства участков ВСМ примут участие китайские компании, так как благодаря немалому опыту в строительстве железных дорог, а также технологическому ресурсу и наличию подвижного состава, компании КНР могут составить достойную конкуренцию ведущим производителям стран-участниц проекта, таких как Япония и государства Евросоюза. Уже сейчас крупные предприятия Китая участвуют в строительстве ВСМ во многих странах мира — например, в Венгрии, Сербии, Таиланде, Лаосе, Малайзии [32].

Исключительность проекта ВСМ "Евразия" состоит в масштабе его параметров: запланировано строительство скоростной сети общей протяженностью приблизительно 9,5 тыс. км, из них 2,4 тыс. км будет проходить

по территории Российской Федерации. Новые транспортные коммуникации обеспечат не только грузовые, но и пассажирские перевозки. Это доказывает транспортный и транзитный потенциал сети.

Несмотря на все вышеперечисленные преимущества, необходимо отметить наличие проблем в проекте. К примеру, есть вопрос неравномерной загрузки подвижного состава современных высокоскоростных магистралей, так как ВСМ "Евразия" предполагает большую протяженность железнодорожных линий. К тому же существует еще одна проблема: несмотря на то, что факт окупаемости ВСМ, соединяющих крупные мегаполисы бесспорен, проезд на поезде по общей продолжительности во времени вынужден конкурировать с авиаперелетами и прочими альтернативными вариантами. Этим объясняются предложения строительства не всей магистрали в целом, а поэтапного создания отдельных ее участков. В приоритете здесь оказываются участки, соединяющие крупные города, в дальнейшем они будут связаны в единую сеть. В 2011 году планируется начать строительство ВСМ "Москва — Казань". Она должна войти в состав трансъевразийской магистрали. В дальнейшем по проекту предусмотрено создание очередных участков ВСМ "Евразия" на территории России. Ориентировочно в 2020 г. приступят к строительству линии Казань — Екатеринбург, в 2021 г. — к участку от Екатеринбурга до Челябинска. После 2022 года должны начаться работы по созданию магистралей от Челябинска до границы с Казахстаном, а также от Москвы до границы с Белоруссией [25].

В 2015 г. проходил конкурс на строительство высокоскоростной железнодорожной пассажирско-грузовой магистрали "Москва — Казань". Победителем в нем стал российско-китайский консорциум проектных организаций во главе с ОАО "Мосгипротранс". В качестве участников консорциума выступают ОАО "Нижегородметропроект", представитель КНР — компания CREEC (China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd.). На этапе проектных работ, которые в настоящий момент идут к завершению, было определено, что строительство обойдется в сумму свыше 1,2 трлн руб. По времени оно займет около 4-х лет. Китайские инвесторы предполагают предоставить на строительство магистрали

около 5 млрд долл. Поставщиком подвижного состава для высокоскоростной магистрали по условиям техзадания проекта может стать любая компания, имеющая значительный опыт в производстве высокоскоростных поездов. Однако важно, чтобы такая компания представила коммерческие и технические предложения, соответствующие условиям конкурсного отбора. Эти условия включают требование глубокой локализации, а именно, необходимо, чтобы подвижной состав и 80 % всех материалов были российского производства [43]. Необходимо отметить возникшие противоречия: представители китайской China Railway Rolling Stock Corp. — крупнейшего в мире производителя подвижного состава — на основании того, что в российском проекте имеются технологические особенности, предложили производить в КНР отдельные типы скоростного подвижного состава. В связи с этим окончательные условия строительства ВСМ "Москва — Казань" будут дополнительно уточняться [44].

В программе НЕАКМ есть также трансконтинентальный проект по созданию международного автодорожного коридора "Западная Европа — Западный Китай" (далее — МТК "ЗЕ — ЗК") [52]. Эта трасса будет проложена по территории КНР, Республики Казахстан и Российской Федерации. Приоритетным для государств-участников программы МТК "ЗЕ — ЗК" является повышение возможностей транзитного товарооборота, более эффективное использование коммуникаций, и, как следствие, экономическое развитие регионов, по которым пройдет трасса. Наибольшее стратегическое значение в проекте будут иметь грузоперевозки из Китая в станы Евросоюза. Общая протяженность автодорожного коридора по маршруту Санкт-Петербург — Москва — Нижний Новгород — Казань — Оренбург — Актобе — Кызылорда — Шымкент — Тараз — Кордай — Алматы — Хоргос — Урумчи — Ланьчжоу — Чжэнчжоу — Ляньюньган составит 8 445 км. Из них на долю РФ приходится 2 233 км, в Казахстане — 2 787 км, в Китае — 3 425 км.

Большое значение строительству трассы придавал президент Татарстана М.Ш. Шаймиев, бывший одним из инициаторов этой программы. Шаймиев видел перспективы МТК "ЗЕ — ЗК" для Татарстана в плане увеличения объема

транзитных перевозок. Также инициативу с интересом приняли правительства ННК и Республики Казахстан. В ноябре 2006 года на заседании казахстанско-китайского Подкомитета по транспортному сотрудничеству прошло первое обсуждение по проекту. На нем также присутствовал Игорь Левитин, министр транспорта РФ. Меморандум о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством транспорта Российской Федерации подписали в сентябре 2008 года в городе Актобе. Трассу планировалось провести по маршруту "Санкт-Петербург — Казань — Оренбург — Актобе — Алматы — граница КНР". В следующем году в Пекине был принят еще один программный документ — Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством коммуникаций КНР о создании коридора [67]. В настоящее время работы по подготовке участка трассы на территории Китая завершены в полном объеме, также в 2019 году закончили подготовку магистрали в Республике Казахстан. В России работы завершены в 2020 году.

На территории Российской Федерации вопросами строительства участка коридора занимается государственная компания "Автодор" при содействии Федерального центра проектного финансирования (далее — ФЦПФ). Реализация программы пройдет с возможностью использования ресурсов государственно-частного партнерства. Планируется привлечь независимые компании для строительства платных участков трассы. Эти компании также будут отвечать эксплуатацию участков маршрута47. ФЦПФ представил данные о стоимости новых участков дорог проекта МТК "ЗЕ — ЗК" протяженностью 1482 км от Московской области до Казахстана. Бюджет на их строительство с учетом цен на 2015 год составляет 783 млрд руб. К примеру, участок трассы "Москва — Казань" обойдется в 438 млрд руб., участок "Казань — Казахстан" — в 345 млрд руб. Ориентировочно доля бюджетных средств составит около 50 % общих капитальных затрат на строительство магистрали. Однако представители ФЦПФ прогнозируют общий

кумулятивный прирост ВВП Российской Федерации на ближайшие 30 лет, который способно дать использование МТК "ЗЕ — ЗК", в сумму 2,55 трлн руб. [59].

Большое значение при расчете использования бюджетных средств в проекте имеют мировые тенденции по снижению отдачи инвестиций в инфраструктурные проекты. Необходимо также принять во внимание изменение зависимости роста ВВП от объемов этих инвестиций [49]. Здесь учитываются варианты наращивания пропускной способности действующих в современных условиях транспортных путей, такие как повышение их технико-эксплуатационных характеристик. Это принесет больший экономический эффект, так как строительство новой дорожной сети повлечет расход гораздо больших средств бюджетного финансирования. В рекомендациях по реализации проекта можно отметить необходимость максимального привлечения внебюджетных средств, в частности инвестиций отечественного бизнеса на стадии проектирования и строительства объектов МТК "ЗЕ — ЗК". Также актуально привлечение средств посредством зарубежных кредитов.

1.5 Методические основы предложенного в работе комплексного подхода к оценке перспектив реализации проекта «Один пояс, один путь»

В последние десятилетия Китай все активнее нацелен на сотрудничество с Европой и даже предложил проект «Один пояс, один путь». Этот проект связан с созданием транспортной системы, которая соединит Восток и Запад в пределах Евразии. Проект «Один пояс – один путь» – это международная инициатива Китая, которая была выдвинута председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г. в Астане в рамках государственного визита в Казахстан. Данная инициатива включает два проекта – «Экономический пояс Шелкового пути» (далее – ЭПШП) и «Морской Шелковый путь XXI века» (далее – МШП). При этом первой была предложена инициатива реализации проекта ЭПШП в сентябре 2013 г., а МШП только через месяц – в октябре 2013 г. Совокупность обозначенных проектов позволила сформировать концепцию, которая явилась отражением основных направлений

внешнеполитического и внешнеэкономического курса КНР. [135] Основные страны, участвующие в рамках Северного транспортного коридора – это страны Центральной и Восточной Европы (далее – ЦВЕ), такие, как Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Греция, Италия, Латвия, Литва, Молдавия, Польша, Россия, Румыния, Северная Македония, Сербия, Чехия, Эстония.

Предпосылками реализации обозначенного проекта послужили факторы, наиболее полно представленные в исследовании Беловой И. Н. и Егорычева Е. А. «Проект «Один пояс, один путь»: предпосылки к формированию современной внешнеэкономической политики Китая». [6] Исходя из изложенного в данной работе и в целом, учитывая современные реалии развития мировой экономики, можно утверждать, что происходит усиление позиций Китая в мире, что также обусловлено снижением роли США как мировой сверхдержавы, что подтверждается следующими факторами:

Во-первых, рост геополитических противоречий Китая с его восточными соседями.

Во-вторых, до 2017 г. активно развивалось Транстихоокеанское экономическое партнерство во главе с США, куда КНР не входила.

В-третьих, наблюдался процесс укрепления США на территории Азии с целью сдерживания влияния Китая в Азии.

Кроме того, к данным факторам можно отнести стремление Китая снизить террористические угрозы на азиатском направлении, а также наблюдаемый стремительный рост экономического и технологического потенциала наименее развитых стран региона. Отметим также, что КНР имела ряд как внутриэкономических, так и внешнеполитических предпосылок реализации данного проекта. Помимо решения внутренних социально–экономических проблем, реализация данного проекта необходима КНР для улучшения его позиций в мире, а также для расширения зоны его экономического влияния в Африке, Азии и, главным образом, для развития транспортно-логистической инфраструктуры и возможности снижения затрат на логистику при доставке грузов в страны ЕС.

Отметим также, что для проведения комплексной оценки реализации любого проекта необходимо учитывать мнения современных ученых по данному вопросу. В связи с обозначенными тезисом рассмотрим мнения современных российских и зарубежных ученых – экономистов и политологов по реализации данного проекта. Так, например, экономисты КНР Цию Минфэн и Чэнь Сюэ исследовали вопрос продвижения инициативы ОПОП в Россию и пришли к выводу, что Россия является значимым транспортным узлом и энергетической базой, что позволит создать для РФ и соседствующих с ней стран определенные преимущества. [70] Данные экономисты советуют России и Китаю избегать разногласий и приходить к компромиссу при реализации обозначенной инициативы. Так, Бучкина А.А. в своей работе «Риски инициативы «Один пояс, один путь» сделала вывод, что большинству рисков подвержен сам Китай, а для их снижения необходимо сформировать более формализованную институциональную структуру при взаимодействии стран – участниц исследуемого проекта.[10] Другой российский экономист, Островский А.В., в своей работе «Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» как путь к международному экономическому сотрудничеству» провел сравнительный анализ ЭПШП и ЕАЭС и исследовал возможности сопряжения данных инициатив, и пришел к выводу, что это будет способствовать активизации международных отношений стран-участниц ШОС, ЕАЭС, ОПОП, то есть практически всех азиатских стран.

По оценкам Всемирного Банка, за последующее десятилетие (2020 – 2030 годы) объем мирового экспорта увеличится на 1,7%, экспорт в странах ОПОП увеличится почти на 10% за счет расширения транспортной инфраструктуры в рамках реализации проекта Пояса и Пути, что будет способствовать увеличению объемов мировой торговли [131].

Кроме того, реализация проекта ОПОП окажет существенное влияние на изменение отраслевых торговых потоков, что расширит сравнительные преимущества ряда стран и регионов мира. Благодаря разработке новых торговых маршрутов сократится время доставки товаров, что повлияет на товары, зависящие от сроков их поставки: например, свежие фрукты и овощи, домашний скот, орехи

и сельскохозяйственные культуры. Ускорение сроков доставки данных товаров выгодно как экспортерам, так и импортерам, поскольку появляется возможность своевременно доставлять конечные продукты потребителям. К тому же расширение транспортной инфраструктуры имеет большое значение для создания глобальных и региональных производственно-сбытовых цепочек в рамках развития транспортных коридоров ОПОП еще по той причине, что благодаря ускорению транспортировки товаров и, как следствие, возможности своевременного доступа к промежуточным ресурсам экспортерам становится выгодно специализироваться на таких продуктах, как продукты питания, а также химикаты, резина, пластмассы и электроника. То есть в связи со снижением расходов, которые сокращаются в связи с увеличением скорости доставки товаров, страны будут специализироваться на торговле товарами, чувствительными к фактору времени, или на отраслях, которые также связаны с этим фактором. По оценкам Всемирного Банка, проведенным с использованием моделей CGE и SGE в разрезе товарных групп, было выявлено значительное влияние на химическую отрасль (экспорт внутри товарной группы будет расти из стран Ближнего Востока и Северной Африки –на 7,3%, Южной Азии –на 8,3%), электронику (экспорт в страны Восточной Азию и Тихоокеанский регион увеличится на 8,3%, в Южную Азию на 11,8%, а в страны ОПОП к югу от Сахары – на 6,4%). [131]

Следует отметить влияние реализации инициативы ОПОП на потоки ПИИ. Длительные сроки доставки являются препятствием для потоков ПИИ, поскольку ограничивают возможности стран вести торговлю и, как следствие, снижают географическую значимость стран – участниц данного проекта во внешней торговле. По оценкам Всемирного Банка, использование транспортной инфраструктуры ОПОП будет способствовать увеличению совокупного объема ПИИ в страны-участницы инициативы на 4,97%, среди них в Восточную Азию и Тихоокеанский регион – на 5,3%, в Европу – на 3,7%, в Центральную Азию – на 7,3%, в Южную Азию – на 5,2%, а в страны Африки к югу от Сахары – на 7,5% соответственно.

С развитием проекта «Пояс и путь» будут происходить значительные изменения транспортной инфраструктуры. За последние 6 лет в регионах ОПОП заметен значительный прогресс в строительстве объектов, необходимых для плодотворного развития ОПОП. Всего намечено 66 проектов по строительству новых или модернизации уже имеющихся железных и автомобильных дорог, портов и мостов. Так, например, активно идут работы по строительству железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан. Кроме этого, между семью странами (Китаем, Беларусью, Германией, Казахстаном, Монголией, Польшей и Россией) подписано соглашение об организации сообщения контейнерных поездов по маршруту «Китай – Европа».[137] Так, по данным на 2019 г. данный маршрут уже объединил 50 городов 15 зарубежных стран, а также было отправлено было более 14 тыс. поездов.[158] Кроме того, китайская корпорация China Railway Group Limited (CREC) совместно с Венгерской железнодорожной компанией договорились о строительстве железной дороги между Венгрией и Сербией. Данный участок является первым выходом для китайских железнодорожных компаний на рынок Европейского союза, который позволит обеспечить непрерывный транзитный поток из греческого порта Пирей в страны Западной Европы. [60]

В целом суть проекта «Один пояс – один путь» сводится к реализации геополитической и геоэкономической стратегий, связанных с углублением интеграции евразийского континента за счет развития существующих и проектирования новых морских и сухопутных торговых путей, которые, в свою очередь, позволят повысить скорость и сократить сроки поставки товаров (по оценкам авторов Инициативы, сроки доставки из Китая в Европу по маршрутам ЭПШП сократятся в 4-6 раз) [68].

Кроме того, реализацию проекта ОПОП планируется связать с другими политическими инициативами и действующими объединениями, такими как ЕАЭС, Генеральная программа взаимосвязи и взаимообмена АСЕАН, «Светлый путь» Казахстана, «Центральный коридор» Турции, «Степной путь» Монголии, «Два коридора, один круг» Вьетнама, Northern Powerhouse Великобритании,

«Янтарный путь» Польши. Данный проект является открытой и исключительно коммерческой инициативой. Согласно представленным ранее оценкам, на завершение всех намеченных мероприятий по реализации инфраструктурной составляющей данного проекта уйдет около 35 лет. Так, в мае 2018 года было подписано Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Союзом и КНР.[132] По мнению Министра иностранных дел РФ Сергея Лаврова «ЕАЭС и ОПОП начинают эффективно дополнять друг друга. Их дальнейшая гармонизация позволит заложить основу для формирования в Евразии нового геополитического контура» [135]. Оба проекта играют важную роль в развитии евразийского региона, поэтому решение о партнерстве является результатом осознания общности экономических и политических интересов и ответственности за судьбу континента, страдающего от войн и конфликтов. Отметим также, что сопряжение ОПОП и ЕАЭС позволит выстроить единое экономическое и инфраструктурное пространство. В свою очередь, Россия также может получить свою выгоду от данного сопряжения, поскольку в ходе реализации Инициативы будут развиваться сухопутные и речные пути на Дальнем Востоке. [134]

Таким образом, Инициатива ОПОП является не столько экономическим, сколько даже геополитическим проектом, который будет способствовать формированию стабильности и безопасности евразийского континента. Отметим, что за пределами Евразии значимое влияние на развитие экономик и безопасность большинства стран мира оказывают США, а в евразийском регионе нет такого явного центра, который формирует стратегию региона в целом. Таким образом, выстраивание стабильных взаимоотношений между странами в пределах континента является важнейшей задачей, решению которой способствует реализация проекта ОПОП. В Китае не раз подчеркивали, что «основная цель» ОПОП – это предоставить новые возможности для здоровой экономической глобализации, и множество стран, начиная с Казахстана, Белоруссии, Греции и заканчивая малыми государствами Африки и Азии. Привлекательность китайской инициативы для всех – это возможность получения кредитов, привлечения иностранных инвестиций и развития инфраструктуры. Китай не раз подчеркивал

выгоды участвующих в данном проекте стран. Конечно, не стоит забывать, о том, что ОПОП является, так называемой китайской мечтой, в основе которой лежит идея «великого возрождения великой китайской нации».[138] Но философия ОПОП все же заключается не в том, чтобы угрожать суверенитетам других государств, а в том, чтобы развивать устойчивый региональный и глобальный экономический рост. То есть это своего рода путь к будущему экономическому развитию путем развития инфраструктуры от Азии до Африки и Европы и стимулированию роста товаропотоков между всеми странами-участницами за счет развития транспортных коридоров в рамках ОПОП, которые призваны связать геополитически значимые регионы Юго-Восточной, Центральной и Южной Азии с Европой и Африкой. Так, для получения больших выгод необходима координация и согласованность действий стран-участниц Проекта путем унификации нормативно-правовых аспектов регулирования взаимной торговли, а также путем разработки различных правил и положений, способствующих обеспечению более высокой степени прозрачности системы закупок и совершенствованию механизмов организации внешнеторговых операций. [88]

Проведенный Всемирным банком анализ показал, что развитие ОПОП, а точнее его транспортных коридоров, позволит значительно улучшить положение исследуемого региона в сфере торговли и возможного притока иностранных инвестиций, но для этого Китай и остальные страны-участницы Инициативы должны провести серьезные реформы, которые будут способствовать повышению прозрачности, расширению товарной номенклатуры торгуемых товаров, а также снижению экологических, социальных и коррупционных рисков. [131]

КНР и Евросоюз имеют неплохие перспективы на будущие экономические отношения, но для создания союза требуется время. Оба политических образования стремятся к выполнению программы ОПОП, во многом из-за доступного выхода на рынки и открытия новых экспортных возможностей у пограничных государств. Дополнительный повод присоединиться к Инициативе ОПОП - повышение привлекательности для инвесторов и досягаемые нововведения, способные положительно повлиять на рост экономики в области и сохранение установленной

экономической ситуации. Реализация программы особенно заметно отражается на состоянии стран, расположенных с края Европы. В Китае и Европе отличаются стандарты прозрачности и управления, что создается по причине превышенной заботы законодательных органов ЕС об успешности запуска проектов ОПОП. В соответствии с указаниями властей, воплощенные в рамках этой инициативы проекты должны стремиться к строгому соответствию нормативным требованиям в сфере экологии и ориентироваться на более высокие критерии в управленческой деятельности. Согласно Инициативе, обустроенные в рамках ООП организации получают одинаковый доступ к торговым возможностям, так как на сегодняшний день огромное множество предприятий стран Евросоюза приходится иметь дело с невозможностью доступа ко многим рыночным сегментам. Из-за накладывающихся ограничений им становится недоступно проведение торгов в рамках планируемых госзакупок. Перефразируя эти сведения, можно сказать, что целью Европейского сообщества является изменение стандартов информационной прозрачности КНР в угоду европейским нормам. Это позволит всем объектам китайской инфраструктуры возводиться не только с целью улаживания внутригосударственных сложных ситуаций, связанных с чрезмерными производственными мощностями, но и для расширения экономических возможностей всех прочих участвующих стран. На закрытых политических заседаниях данные вопросы регулярно выносились на обсуждение.

После изучения долгосрочных прогнозов по воплощению в реальность этой программы международного сотрудничества обозначим предложения и пожелания, которые помогут благополучному внедрению "Одного пояса и одного пути". Точно так же оценим в цифрах степень эффективности вовлечения в проектную деятельность все большего количества стран. Для расчетов этого значения подойдет формула с применением показателя *ExpPerf*, характеризующего продуктивность торговых операций, проводимых государством. Методика успешно прошла проверку жизнеспособности и получила одобрение со стороны авторов научных исследований. В первый раз ее опубликовали в работе [81]. Из каких последовательных этапов состоит расчет эффективности по этой методике:

1. Вычислить значение коэффициента $ExpPerf_t$ для каждых двух стран, вовлеченных в программу.

2. Методически включать в вычисление все разбираемые государства, то есть постепенно прибавлять друг к другу значения импорта и экспорта.

3. Снова сделать подсчет значения $ExpPerf_t$, который будет показывать, сколько участников нужно пригласить в проект для достижения максимальной производительности.

Итоговые подсчеты меняются не от 0 к 1, а заметно превышают указанный показатель: китайский импорт и экспорт товаров по своим показателям эффективности способен выйти за пределы достижимых внешнеторговых результатов других государств (скажем, Кении). К самой высокой результативности страны приходят по мере приведения коэффициентного значения к 1. Любое вычисление происходит с использованием информации, взятой с ресурса trendeconomy.ru. Далее можно ознакомиться с таблицей, в которой указаны значения *ExpPerf* для разных стран.

Таблица 1.3. Расчет показателя $ExpPerf_t$ для торговли Китая с последовательным включением дополнительных стран за 2014-2025 гг.

Название показателя	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Расчет показателя для торговли Китая с Пакистаном	1,395	1,381	1,356	1,105	0,782	1,150	0,809
Расчет показателя торговли Китая с Казахстаном	1,669	1,106	1,196	1,051	0,732	1,042	0,869
Расчет показателя для торговли Китая с Чехией	1,020	1,108	0,923	0,872	1,134	1,032	0,961
Расчет показателя для торговли Китая с Россией	1,032	0,810	1,107	0,894	0,788	1,015	1,070
Расчет показателя для торговли Китая с Индией	1,161	1,314	1,140	0,839	0,979	1,022	0,767

Продолжение Таблицы 1.3.

Расчет показателя для торговли Китая с Португалией	1,048	1,046	1,285	0,432	1,525	0,778	1,160
Расчет показателя для торговли Китая с Грецией	1,595	1,057	1,189	0,736	1,057	0,920	0,850
Расчет показателя для торговли Китая с Вьетнамом	1,113	0,691	0,743	0,865	0,922	1,167	0,948
Расчет показателя для торговли Китая с Венгрией	0,845	1,022	0,868	0,949	1,014	1,140	1,007

Источник: Иорданова В. Г., Шапор М.А., Рудь С.А. Методологические аспекты оценки перспектив реализации проекта «Один пояс – один путь»

На основе данных, представленных в Таблице 1.3, были проведены расчеты коэффициента эффективности взаимной торговли стран, результаты которых представлены на Рис. 1.

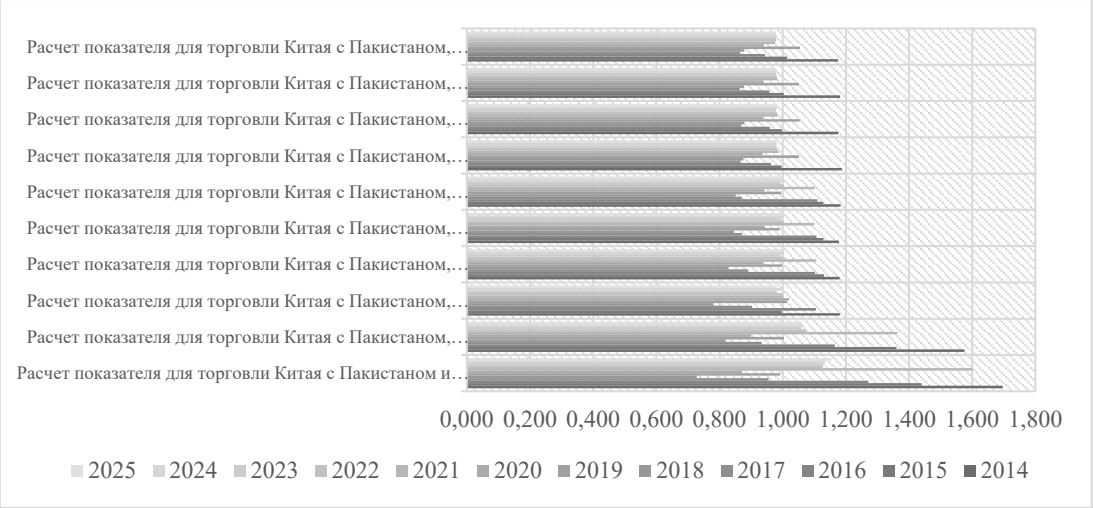

Рисунок 1.8 — Значения показателя эффективности $ExpPerf_t$ для торговли Китая с Пакистаном, Казахстаном, Монголией, Россией, Индией, Турцией, Грецией, Вьетнамом, Венгрией, Кенией и Нигерией за 2014–2025 гг.

Источник: Иорданова В. Г., Шапор М.А., Рудь С.А. Методологические аспекты оценки перспектив реализации проекта «Один пояс – один путь»

Исходя из материалов, представленных на Рисунке 1.8, видно, что наименее приближен к единице, а, следовательно, наименее эффективен, вариант, когда в инициативе принимают участия только три страны (значение коэффициента в пределах колеблется от 0,7 до 1,7). С увеличением числа стран значения данного показателя приближаются к единице, и колебания становятся меньше. Следовательно, чем больше стран участвует в проекте, тем большую эффективность он приобретает, что также подтверждают проведенная нами количественная оценка, а также целый ряд тезисов, представленных современными учеными – экономистами как из России, так и из ряда зарубежных стран. Конечно, имеет значение, что именно это за страны с точки зрения уровня их экономического развития, поскольку эффективность реализации проекта также связана и с развитием его инфраструктурной составляющей, что весьма проблематично для стран, имеющих недостаточно высокий уровень экономического развития.

Так, можно прийти к выводу, что несмотря на ряд определенных трудностей в реализации инициативы ОПОП, Китай обладает высоким потенциалом в области производства высокотехнологичной продукции и реализации инфраструктурных проектов, что также обусловлено значительными финансовыми вложениями в реализацию исследуемого проекта. В свою очередь, у Европы также есть возможность обновить и укрепить собственную инфраструктуру, что будет способствовать ее экономическому восстановлению и повышению темпов экономического роста в долгосрочной перспективе. Остальные страны – участницы инициативы ОПОП находят для себя множество выгод, в первую очередь, связанных с развитием транспортной и иной инфраструктуры внутри своих стран, а также повышением своего экспортного потенциала и увеличением объемов внешней торговли за счет возможности выхода на новые рынки.

В ходе проведенного в рамках настоящей главы диссертационной работы исследования кроме представленной нами оценки эффективности реализации

обозначенного проекта сделаем выводы о возможных перспективах реализации проекта ОПОП, в том числе, в условиях пандемии COVID – 19:

1. Установлено, что вспышка COVID – 19 оказала негативное влияние функционирование цепочек поставок, что связано со сбоями транспортной инфраструктуры, в связи с чем основная масса перевозок пришлась на железный транспорт, а перевозки морским и воздушным транспортом пришлось приостановить. При этом стоит отметить, что объемы контейнерных перевозок между Китаем и ЕС в 2020 г. увеличились на 57,6% по сравнению с первым полугодием 2019 г., что также повлияло на увеличение загрузки поездов, что, в свою очередь, привело к полной загрузке имеющихся мощностей (объем груженных контейнеров увеличился более чем в 2 раза, достигнув отметки 64,51 тыс. ДФЭ по сравнению с первым кварталом 2019 г.) [30].

2. Выявлено, в 2020 г. более чем в 2 раза увеличилось количество маршрутов между КНР и ЕС, а также расширилась товарная номенклатура перевозимых железнодорожным транспортом товарных групп с 79 до 93.

3. Следует отметить, что обозначенные выше факторы оказали существенное влияние на значительный рост тарифов на контейнерные перевозки в первом полугодии 2021 г., что также было связано с дефицитом контейнеров, что подтверждается опубликованными в данном источнике ([133]) материалами.

4. Проведенные нами расчеты подтвердили необходимость увеличения числа участников проекта ОПОП для его дальнейшего развития и успешной реализации.

ГЛАВА 2 ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ, ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧЕНИЯ ДВУСТОРОННЕГО ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ И КИТАЯ

2.1 Условия и предпосылки развития российско-китайского экономического сотрудничества на современном этапе

Потенциал торгово-экономического сотрудничества РФ и Китая ежегодно увеличивается. Так, начиная с 2018 года, появляется большое количество новых предпосылок, стимулирующих развитие взаимодействия, относительно до санкционного периода [58]. В свою очередь Китай, путем развития стратегии расширения внутреннего спроса, встал на путь разрешения своих экономических проблем. Однако, на современном этапе, несмотря на множество естественных предпосылок развития сотрудничества исследуемых стран в торгово-экономической сфере значительного прогресса выявлено не было. Для лучшего понимания причин относительно медленного развития российско-китайского партнерства проведем ретроспективный анализ торгово-экономических отношений России и Китая и выделим основные особенности сотрудничества РФ и КНР [61].

Партнерские отношения Китая и РФ начали складываться еще в эпоху существования Советского Союза в 80-е годы. После распада СССР они были поддержаны диалогом глав Правительств РФ и КНР. Важную роль в продолжении российско-китайского сотрудничества в экономической сфере сыграли проведенные Россией и Китаем экономические и политические реформы. Проведенные КНР реформы были рассмотрены в Главе 1 настоящей работы. Однако хотелось бы выделить основные направления модели перестройки отечественной экономики: приватизация государственной собственности, либерализация цен, ориентация на Запад, использование «Шоковой терапии», как метода осуществления перестройки. Тем не менее, несмотря на свои существенные различия, как в характере, так и в методике проведения, реформы были направлены, прежде всего, на переход к рыночной экономике.

Наращивание товарооборота между РФ и Китаем началось еще в начале 1990-х годов. «Однако в связи с нестабильной политической ситуацией в России в 1990-е годы, только в 2000-е годы начался следующий этап экономического взаимодействия, который был обусловлен выходом российской экономики из глубокого кризиса и дефолта в 1998 году, с одной стороны, и вступлением КНР в ВТО в 2001 году, с другой, что повлекло за собой принятие обязательств по либерализации внешнеэкономической деятельности. Вплоть до мирового финансового кризиса 2008–2009 годов, быстрый рост экономик обоих государств положительно влиял на расширение и углубление торгово-экономических связей и сопровождался укреплением отношений в стратегическом партнерстве» [71].

Для того, чтобы охарактеризовать современное состояние партнерства двух государств, следует определить основные предпосылки их торгово-экономического сотрудничества, к которым, в первую очередь, следует отнести следующие:

1. РФ обладает большим количеством различных природных ресурсов, как энергетических, так и сельскохозяйственных. КНР, напротив, является одним из основных импортеров природных ресурсов в мировом хозяйстве.

2. В настоящее время экономика Китая занимает первое место по объему промышленного производства. РФ, напротив, является импортером широкого круга готовых товаров различного назначения.

3. Кроме того, Россия – это единственная страна, которая имеет общую сухопутную границу, как с КНР, так и с рядом европейских стран. Соответственно, транзит через территорию РФ является достаточно перспективным, так как товарооборот между Китаем и странами ЕС постоянно растет, что подтверждает рисунок 2.1, на котором приведены данные по взаимному товарообороту Китая со странами ЕС в стоимостном выражении [145].

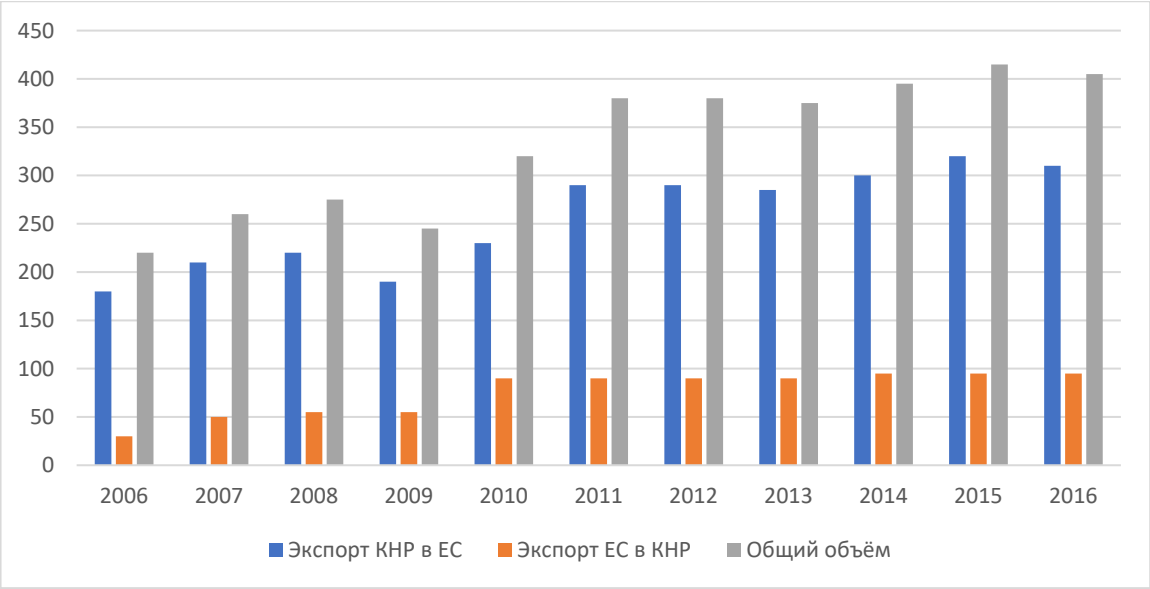

Рисунок 2.1 — Товарооборот Китая со странами Европейского Союза (в млрд. евро)

Источник: составлено автором по данным глобальной базы внешней торговли Trend Economy

Перечисленные выше отличительные особенности экономик двух исследуемых государств фактически являются предпосылками тесного сотрудничества РФ и КНР, в первую очередь, в сфере торговли, что отражено в динамике взаимных товаропотоков последних лет. Так, с 2009 по 2014 годы торговый оборот постепенно рос, приближаясь к отметке в 100 млрд. долл. США, но в 2015 году, в большей степени из-за падения мировых цен на энергетические ресурсы и девальвации российской валюты, а также в связи с наиболее низкими темпами экономического роста Китая за год, был отмечен спад торгового сотрудничества примерно на 30% по сравнению с 2014 годом. Кроме того, за последние годы не было отмечено стремительного увеличения грузоперевозок через территорию РФ. Следовательно, территориальная близость исследуемых стран не оказывает значительного влияния на углубление российско-китайских торговых отношений, так как, в основном, товары из Китая доставляются морем в европейскую часть РФ, а также в страны Европейского Союза. На рисунке 2.2 приведена динамика взаимного товарооборота России с Китаем.

Рисунок 2.2 — Совокупный товарооборот между Россией и Китаем за 2013 – 2017 гг. (млн. долл. США)

Источник: составлено автором по данным глобальной базы внешней торговли Trend Economy

Как видно из представленного рисунка, импорт в Россию из КНР ежегодно преобладает над экспортом из России в КНР. Учитывая современный геополитический кризис 2014 года, когда показатели мировой экономики значительно сократились, можно отметить, что с 2015 года товарооборот поступательно увеличивается, что свидетельствует об углублении партнерских отношений России и Китая. В Приложении А также приведена динамика взаимной торговли ЕАЭС и Китая в стоимостном и натуральном выражении.

За последние годы Правительством РФ в рамках реализации идеи евразийской интеграции был запущен ряд программ, в рамках которых будут реализованы такие проекты, как: разработка Нойон-Тологойского месторождения полиметаллических руд; Евгеньевского месторождения апатитов; Березовского железорудного месторождения; Бугдаинского молибденового месторождения; Ново-Широкинского золото-полиметаллического месторождения в Нижнеудинском районе; Куликовского месторождения цеолитов; оловорудного месторождения «Соболиное»; Чинейского медного и титано-ванадий-

железорудного; Голевского месторождения сынныритов, целью которых является развитие восточных территорий и развитие экономического, информационного, транспортного пространства. Кроме того, данный регион занимает центральное место в новой политике российского Правительства, получившей название «поворот на Восток» [124].

Стоит отметить, что термин «поворот на Восток» стал употребляться российскими политиками в последние годы в связи с ухудшением отношений с западными партнерами. Правительство РФ стало искать альтернативу западным странам, как в политической, так и в идеологической сферах, что послужило предпосылкой развития отношений со своим восточным соседом – Китаем. Однако, в настоящее время российский бизнес и общество, по-прежнему, во многом ориентируются на западных соседей. Четверть века в культуре, политике и экономике в основном преобладали подходы Запада. Организация бизнеса, образ мышления, стандарты потребления основывались на принципах, существенным образом отличавшихся от восточных. Экономическая активность, а также интенсивность торговли товарами и услугами, операции с капиталом ориентировались на рынки стран ЕС и их инфраструктуру.

Что касается Китая, то кроме торговых войн, КНР столкнулась с недостаточно быстрым ростом внутреннего спроса, в связи с чем начали принимать меры по его стимулированию, при этом имея избыточные мощности во многих секторах производства товаров различного назначения, что послужило предпосылкой выбора стратегии на увеличение доли экспорта в структуре экономики, диверсификацию экономических отношений путем расширения их географии и углубления партнерских отношений с зарубежными странами. Так, директор Центра изучения России и Центральной Европы считает, что в области торговли между странами не было достигнуто запланированного уровня сотрудничества. Однако экономическое российско-китайское сотрудничество за последние годы значительно расширилось, и наметились тенденции к сближению исследуемых стран во всех отраслях экономики [150].

Кроме того, стоит отметить, что в последние несколько лет (2014–2019 годы) КНР в России позиционируется, как едва ли не основной геополитический партнер, с которым в современных реалиях возможно развивать и реализовывать торгово-экономическое и иные направления сотрудничества. Однако, прежде чем рассчитывать на взаимовыгодные отношения, необходимо рассмотреть экономическое положение стран в мире. Так, ВВП России за 2017 год составил 1,5 трлн. долл. США, а ВВП Китая – 12,2 трлн. долл. США. В свою очередь, такой показатель, как динамика экономического роста в этом же году составил 6,9% в КНР и 1,8% в России, что заставляет задуматься о равноправии данного партнерства. В настоящее время есть определенные сферы, в которых сотрудничество РФ и КНР развивается, а именно те, где не пересекаются экономические и политические интересы исследуемых стран.

Одной из важнейших проблем расширения российско-китайского партнерства является крайне низкая плотность населения восточных территорий РФ и низкий уровень экономической активности обозначенных субъектов РФ. Как известно, большая часть россиян проживают на европейской территории страны (примерно 120 млн человек), которые обеспечивают основной прирост экономической активности страны. Соответственно, по данным на 2017 год в Дальневосточном федеральном округе проживало 6,2 млн человек, в Сибирском – 19,3 млн человек [139]. В свою очередь, в 2017 год торговый оборот организаций Дальневосточного и Сибирского федеральных округов по всем видам деятельности составил 6,6 трлн. руб. и 15,9 трлн. руб. соответственно. В то время как данный показатель Москвы и Санкт-Петербурга составил 57,1 трлн. руб. и 20,7 трлн. руб. соответственно. Как известно, на Центральный федеральный округ приходится 3,8% территории России, где проживает 26,8% населения страны. Северо-Западный федеральный округ занимает 9,9% территории нашей страны, а на его долю приходится 9,5% населения страны. С учетом обозначенных показателей вызывает определенные сложности проведение оценки динамики поворота страны на Восток [62].

Кроме того, сотрудничество исследуемых стран усложняется и за счет высокого уровня централизации принятия решений государственными органами и частными компаниями в РФ и, в меньшей степени, КНР. Стоит отметить, что власть и бизнес РФ и КНР, в большей степени, предпочитают личное общение удаленным переговорам. При решении сложных вопросов, скорее всего, будут вовлечены ресурсы из Москвы и Пекина, что значительно увеличивает трансакционные издержки взаимодействия, временные затраты на проезд, а также финансовые затраты на проезд и проживание.

Важную роль в сдерживании развития торгово-экономических отношений исследуемых стран играет языковой барьер и культурные различия в ведении бизнеса: как китайский, так и русский языки являются сложнейшими с точки зрения их изучения, при этом, уровень владения другими иностранными языками, в особенности английским, находится на недостаточном уровне, что также влияет на дополнительные издержки и осложняет процесс ведения переговоров.

Существенные различия можно заметить в подходах деловых сообществ РФ и КНР при подписании договоров, которые являются основополагающими документами регулирования отношений сторон. Так, например, Россия, входящая в список стран, соблюдающих условия договоров (на июнь 2018 года РФ занимала 35-е место в рейтинге с Всемирного банка «Doing Business» [146]), не начинает какое-либо взаимодействие без детально продуманного контракта.

Стоит отметить, некоторые подходы, которые долгое время оказывали положительное влияние на развитие торговых отношений, внезапно стали оказывать негативное влияние на расширение партнерства. Так, в структуре российского экспорта в Китай преобладали топливно-энергетические ресурсы, экспортируемые крупными российскими компаниями, а из Китая импортировалась готовая продукция, поставляемая малыми и средними предприятиями. Данный формат позволил двухсторонней торговле успешно развиваться: крупнейшие компании, путем преодоления коммуникационных барьеров, заключали немногочисленные масштабные контракты в то время, как предприятия малого и среднего бизнеса, в основном, использовали каналы электронной торговли, в тех

случаях, когда номенклатура производимой продукции и условия сделки были стандартизированы, а процесс оплаты и доставки отлажен. Начиная с 2000-х годов, был отмечен существенный рост внешнеторговой активности крупных высокотехнологичных предприятий КНР, наблюдался рост объемов инвестиционной деятельности, однако характер сделок не изменился.

Прежде всего, рассмотренная модель не отвечает стремлению сторон к интенсификации и углублению партнерских отношений за счет торговли новой продукцией, сотрудничества в сфере финансов и совместного проведения различных исследований. Кроме того, предприятия, обладающие опытом работы на партнерском рынке, имеют недостаточно общих интересов и оснований для сотрудничества в связи с различиями в масштабах и различию подходов к ведению бизнеса. В тоже время предприятия, которые имеют схожие интересы, не всегда располагают достаточно полной информацией по взаимодействию с компаниями соответствующей стороны и не всегда имеют возможность (или желание) оперативно внести изменения во внутренние процессы компаний.

Еще одним сдерживающим фактором развития сотрудничества является стремление РФ получить эксклюзивные условия сотрудничества, в основном, в наиболее приоритетных сегментах, чаще всего на основе неформальных договоренностей между представителями бизнеса и правительства. Данный подход особенно часто наблюдается в сфере энергетического сотрудничества. Партнерам Китая часто предлагается подписать обязывающие по стоимости и объемам договора, как это было, например, с поставками газа через газопровод «Сила Сибири»: в мае 2014 года главами РФ и КНР было подписано соглашение на поставку газа на рекордную сумму – 400 млрд. долл. США. При этом Китай имел своей целью освобождение от экономической зависимости и не был готов предложить своим партнерам эксклюзивные условия сотрудничества. В итоге достижение каких-либо конкретных договоренностей превратилось в весьма сложный процесс, что было продемонстрировано при реализации переговоров по поставкам газа в рамках проекта «Сила Сибири» [65].

Стоит отметить, что, несмотря на политические усилия обоих государств, двухсторонняя торговля за 2016–2017 годы не показала значительной положительной динамики, а поток прямых инвестиций за исследуемый период плавно снижался по сравнению с показателями предыдущего года. Существенных позитивных изменений в российско-китайском партнерстве (в торговле, инвестициях) в ближайшие годы не стоит ожидать. При расширении экономических связей оба государства столкнулись с барьерами, которые необходимо постепенно устранять. Таким образом, в ближайшее несколько лет, скорее всего, сохранится современная модель взаимоотношений: из России в Китай будет ввозиться сырье, из Китая в Россию – готовая продукция. Кроме того, в среднесрочной перспективе не ожидается увеличения цен на сырье, в связи с чем поставленная цель – рост товарооборота до 100 млрд долл. США – до 2020 года не был достигнут.

Стоит отметить, что сложившееся в настоящее время тесное сотрудничество РФ и КНР в связи с общностью интересов и целей может перейти в формат конкурентной борьбы [149]. Последние несколько лет в КНР быстрыми темпами развивается высокотехнологичное производство, а также сопутствующие сегменты рынка услуг. Так, начиная с 2017 году целью промышленной политики явилось повышение национальной конкурентоспособности. Кроме того, отчетливо были выделены высокотехнологичные отрасли промышленности и высоко-маржинальные сектора услуг, такие как информационные технологии, связь, услуги финансового посредничества, бизнес-образование. Отметим, что Правительству Китая удалось достичь большего прогресса в данной сфере. В свою очередь, Россия стремится к развитию ряда отраслей экономики, к числу которых относятся машиностроение, производство фармацевтических и медицинских товаров, а также электронное оборудование. Оценивая конкурентоспособность обозначенных отраслей мирового хозяйства, следует отметить, что современные достижения России в инновационной сфере осложнят деятельность китайских высокотехнологичных компаний на российском и внешних рынках. В связи с этим, сотрудничество России и Китая в сфере высоких технологий с особой

осторожностью контролируется главами государств, так как ни одна из стран не хочет идти на значительные уступки.

Это может показаться парадоксальным, но, тем не менее, определенные риски для развития данного партнерства сопряжены с активизацией усилий РФ и Китая в деле экономической интеграции в Центрально-Азиатском регионе. Так, современный проект Китая «Экономический пояс Шелкового пути» не препятствует развитию регионов РФ на Востоке и интеграционным процессам в рамках Евразийского Экономического Союза. Не препятствует развитию двустороннего партнерства и постепенное усиление роли российского рубля и китайского юаня в качестве региональных валют.

Приведем некоторые примеры реализации плодотворного сотрудничества Китая со странами ЕАЭС.

В рамках сотрудничества КНР с Казахстаном стал целый ряд успешно реализованных проектов производственной сферы. В свою очередь, Беларусь динамично развивает индустриальный парк "Великий камень", который также является совместным проектом с КНР. Новый формат приобретает и сопряжение проекта «Один пояс, один путь» со стратегиями развития Кыргызстана [124].

За последние пять лет (2015–2020 годы) было организовано несколько встреч глав России и Китая, в рамках которых было подписано большое количество различных документов. Результатом данных встреч для РФ могли стать долгосрочные кредиты и инвестиции из Китая, а также открытость рынка КНР для отечественных товаров. Ввиду осложнившихся отношений между Россией и Западом, по мнению Москвы, Пекин должен был стать неким гарантом. Однако становится очевидно, что огромное количество подписанных меморандумов не принесли ожидаемых экономических результатов. Россия несколько раз пыталась монетизировать отношения с КНР, но вскоре стало ясно, что Китай не готов выделять финансовые средства. Теперь для привлечения инвесторов с Востока требуется сначала завоевать их доверие и подготовить для них кропотливо разработанное выгодное предложение. Так, например, в рамках «Экономического пояса Шелкового пути» представители Китая ждут от России тщательно

просчитанных и хорошо окупаемых проектов. Но пока несогласованные действия российского Правительства и мероприятия, проводимые странами ЕАЭС, привели к тому, что только на выбор проектов, источником финансирования которых являются китайские инвестиции, ушло порядка двух лет.

Зона сводной торговли ЕАЭС – Китай в настоящее время находится на стадии обсуждения, однако значительных изменений в переговорном процессе по данной тематике за 2019 –2020 годы выявлено не было. Одним из самых многообещающих проектов российско-китайского партнерства является высокоскоростная магистраль Москва – Казань, однако и этот проект уже несколько лет остается без изменений в связи с проблемами с согласованием условий финансирования и вопросов возвратности инвестиций Китаю. Большое количество стран и регионов, среди которых стоит отметить США, Канаду, ЕС, Россию, а также страны Центральной Азии, оказались заинтересованными в китайских инвестициях. В случае с Россией российско-китайское инвестиционное сотрудничество осложняется целым рядом экзогенных и эндогенных факторов, важнейшими из которых являются действующие западные внешнеторговые санкции, низкие цены на углеводородные энергоносители, а также стагнация российской экономики и несовершенная структура экспорта страны, основу которого, по-прежнему, составляют топливно-энергетические товары, а доля экспорта готовой продукции остается сравнительно низкой.

Кроме внутрироссийских проблем двустороннее сотрудничество усложняется давлением со стороны Китая. Так, например, сокращение темпов роста экономики КНР может снизить ее спрос на сырье. В свою очередь, при увеличении объемов нефтедобычи в США и падением мировых цен на углеводородные энергоносители, Россия попыталась расширить номенклатуру своего экспорта в КНР продуктами питания, однако не встретила должного интереса со стороны китайского потребителя. Более двадцати лет российские продукты отсутствовали на рынке КНР, в связи с чем российским предприятиям фактически придется выстраивать экспортную стратегию на этом направлении с нуля. Экспортерам придется бороться с нетарифным регулированием,

адаптировать свой товар, учитывая вкусы китайского потребителя, на что могут уйти годы.

Однако исходя из вышеперечисленных факторов, можно сделать вывод, что внешнеторговое сотрудничество и развитие двустороннего партнерства РФ и Китая осуществляется довольно медленными темпами, но носит положительный характер с точки зрения взаимной заинтересованности в развитии ТЭС, во многом обусловленной интересами внешнеполитического свойства.

2.2 Динамические и структурные параметры взаимной торговли, основные направления ее диверсификации

Как известно, основная форма двустороннего экономического взаимодействия РФ и Китая – это торговля. В связи с занижением таможенной стоимости при ввозе в РФ и завышением экспортной стоимости в КНР, а также использованием различных методик расчета и различные критерии определения страны происхождения товара, статистические данные двух государств о товарообороте каждый год расходятся. Так, например, разница по данному показателю в 2017 году составила примерно 3,5 млрд долл. США. В рамках сопряжения евразийских интеграционных проектов странам было бы полезно обсудить возможность унификации статистической отчетности о сотрудничестве в двустороннем формате и возможность создать общую онлайн-базу данных единого учета показателей.

Экономические санкции, направленные на ослабление ряда отраслей РФ и принятые Россией ответные меры, оказывают огромное влияние, как на структуру российского экспорта, так и на ее производственный потенциал. Так, в связи с переменами, связанными с позицией по международному сотрудничеству нынешнего Правительства США, в международной торговле для России открываются новые возможности и возрастает актуальность географической диверсификации потоков отечественного экспорта [64].

Как известно, с 2010 года «повысилась степень географической диверсификации экспорта товаров и услуг РФ в сторону стран Азии, Ближнего Востока и Африки (см. таблицу 2.1 и 2.2). В 2017 году в географической структуре экспорта грузов из РФ Китай вышел на первую позицию, обогнав такие страны, как Нидерланды и Германию, которые являются крупнейшим трейдером в мире.

Таблица 2.1 – Экспорт товаров из России в 2015 – 2017 годы (млн долл. США)

№ в рейтинге п/п	Название страны	2015 год	2016 год	2017 год	Темпы прироста 2016/2017 (%)
1	Китай	28602,30	28018,40	38922,00	38,90
2	Нидерланды	40848,70	29260,50	35611,30	21,70
3	Германия	25351,40	21256,70	25747,40	21,10
4	Беларусь	15350,00	14216,30	18424,60	29,60
5	Турция	19291,30	13581,80	18220,70	34,20
6	Италия	22293,60	11972,90	13838,80	15,60
7	Республика Корея	13491,80	10006,40	12345,30	23,40
8	Казахстан	10786,00	9560,40	12323,90	28,90
9	Польша	9685,50	9140,20	11577,70	26,70
10	США	9456,40	9269,40	10700,00	15,40
11	Япония	14489,70	9355,50	10500,50	12,20
12	Великобритания	7474,50	6943,60	8688,40	25,10
13	Финляндия	7092,20	6538,90	8641,70	32,20
14	Украина	9294,10	6341,90	7942,80	25,20
15	Бельгия	6361,20	5744,10	6799,90	18,40
Совокупный объем экспорта по странам (млрд. долл. США)		343542,80	285674,00	357083,10	25,00

Источник: составлено автором по данным Федеральной таможенной службы России

На четвертую позицию вышла Белоруссия. Украина, сохранив тенденцию, продолжила падение в рейтинге ведущих торговых партнеров РФ (в 2017 году она оказалась на тринадцатой позиции – российский экспорт составил 12855,1 млн долл. США, что в пять раз меньше, чем в наиболее успешном для российско-украинской торговли 2011 году). Российский экспорт в Африку в 2017 году увеличился почти на 30%, что в стоимостном выражении составило примерно 3 млрд долл. США. Наибольшее увеличение экспорта в 2017 году пришлось на такие страны, как Алжир (увеличение на 1975 млн. долл. США), Ангола (увеличение на 324 млн. долл. США), Эфиопия (увеличение на 177 млн. долл. США), Марокко (увеличение на 177 млн. долл. США), Египет (увеличение на 107 млн. долл. США). На Ближнем Востоке лидирующим экспортным партнером стал Иран (увеличение на 865 млн. долл. США), в Азиатском регионе – Малайзия (увеличение на 350 млн. долл. США)» [57].

Таблица 2.2 – Импорт товаров в Россию в 2015–2017 годы (млн долл. США)

в рейтинге п/п	Название страны	2015 год	2016 год	2017 год	Темпы прироста 2016/2017 (%)
1	Китай	34950,80	38104,80	48042,30	26,10
2	Германия	20440,50	19453,20	24228,00	24,50
3	США	11453,50	10702,60	12498,50	16,80
4	Беларусь	8868,90	9627,70	11768,30	22,20
5	Италия	8320,00	7840,10	10101,40	28,80
6	Франция	5919,10	8489,60	9629,60	13,40
7	Япония	6812,90	6681,20	7761,40	16,20

Продолжение Таблицы 2.2

8	Республика Корея	4560,10	5112,50	6933,40	35,60
9	Казахстан	4783,40	3648,20	4916,70	34,80
10	Украина	5672,50	3891,80	4912,30	26,20
11	Польша	4097,40	3959,00	4907,80	24,00
12	Великобритания	3722,30	3432,80	4047,90	17,90
13	Нидерланды	3095,70	3021,40	3893,20	28,90
14	Финляндия	2669,70	2481,70	3696,00	48,90
15	Чехия	2846,10	2766,70	3422,20	23,70
Совокупный объем экспорта по странам (млрд долл. США)		182718,70	182267,10	226966,40	24,50

Источник: составлено автором по данным Федеральной таможенной службы России

География распределения экспорта товаров несырьевого и неэнергетического назначения значительно отличается от ситуации с совокупным товарным экспортом. В первом случае более значительную роль играет СНГ, а его доля в российском экспорте составляет 23%, что значительно больше, чем у Азии и сопоставима с долей ЕС в экспорте РФ. На страны ЕАЭС приходится примерно 14% совокупного экспорта данных товарных групп, тогда как, на регион Восточной Азии – около 13%. При этом КНР остается одним из значимых торговых партнеров РФ. Так, по итогам первого полугодия 2017 года КНР стала основным торговым партнером России с оборотом в 38,4 млрд долл. США. На втором месте оказалась Германия, с показателем в 23 млрд долл. США. Далее Нидерланды – 20,6 млрд долл. США., Италия – 11,2 млрд долл. США. – 10,7 млрд долл. США [17] (см. Приложение Б настоящей работы).

Как известно, основная доля в структуре импорта КНР приходится не на углеводороды, а на электронное и электрическое оборудование, аппараты и

инструменты. В связи с этим РФ в данном сегменте будет очень тяжело конкурировать, так как наша страна является импортером товаров обозначенных товарных групп. Так, по итогам 2017 года доля России в китайском импорте составила всего 2%, и стала только двенадцатой в списке основных торговых партнеров КНР [96]. Чтобы стать ключевым партнером КНР, РФ необходимо опередить целый ряд стран, среди которых стоит выделить Корею, Японию, Тайвань, Австралию, Малайзию, Бразилию, Швейцарию, Таиланд, Вьетнам, а также США и ЕС. Отметим, что многие из названых торговых партнеров имеют преференциальные условия доступа на рынок КНР в рамках введенных интеграционных соглашений.

Товарооборот между РФ и Китаем постепенно увеличивается: так, за 2017 год он вырос на 24,8% по сравнению с 2016 годом и к концу года он составил 86964,3 млн долл. США. Однако, Правительством РФ еще три года назад планировалось, что двусторонний товарооборот исследуемых стран дойдет до 100 млрд долл. США [74]. В 2020 году Правительство РФ поставило новую цель – увеличение несбывшегося показателя (100 млрд долл.) в два раза. Объем импорта из КНР в РФ за тот же период вырос на 21%, что в стоимостном выражении составило 48042,3 млн. долл. США. Стоит отметить, что в 2017 году двусторонний товарооборот возрос на 31,5% в годовом выражении и в стоимостном выражении составил 86 964,3 млн. долл. США [12].

Как известно, Россия уже не первый год планирует нарастить торговый оборот с Китаем. Впервые это намерение было анонсировано Президентом РФ в 2014 году. Согласно представленным в 2014 году прогнозам, товарооборот в 2020 году должен был составить 100 млрд долл. США. В настоящее время следует отметить, что первые этапы Программы Правительства РФ в отношении Китая не были реализованы, так как в 2014 году, вплотную подойдя к отметке в 100 млрд. долл. США, не смогли реализовать данные целевые показатели, а к 2017 году товарооборот сократился до 87 млрд долл. США.

Правительство России считает, что российские товары должны иметь более широкий доступ на китайский рынок. В связи с расширением емкости китайского

рынка выход на него приведет к повышению темпов роста экономики РФ. Однако сначала следует снизить влияние межгосударственных торговых барьеров, что позволит упростить существующий порядок нетарифного регулирования, а именно меры, связанные с условиями торговли, временем прохождения таможенной очистки и рядом других [3].

Достижение запланированных показателей было бы возможно за счет диверсификации российского экспорта в КНР. Таким образом, Россия должна начать поставку в КНР значительное количество некоего товара, которого нет в Китае, и который в аналогичном количестве будет поставлять в другие государства. Так, например, значимой статьей экспорта России является древесина и готовые изделия из нее изделия. Это могут быть изделия из термодревесины, к которым относится фасадная доска для вентилируемых фасадов, террасная доска, а также различные виды обшивки для внутренней отделки загородных домов. Предпосылками выхода на внешний рынок при реализации производства обозначенных видов продукции является наличие в России древесины твердых пород (дуба, ясеня, клена, граба, ольхи, тополя и березы). За 2017 год их экспорт в стоимостном выражении возрос на 17%. В 2019 году на ее экспорт приходилось почти 10%. Таким образом, за Китаем остался статус крупнейшего импортера древесины из РФ, с долей закупок из России примерно 65%.

Машины и оборудование занимают третье место в структуре экспорта товаров в КНР: за 2019 год их поставки увеличились на 7% [123]. Структура российского экспорта в Китай в разрезе товарных групп приведена в Приложении Л настоящей работы.

Кроме того, в современных реалиях приобретают особую актуальность поставки бактерицидных рециркуляторов большой мощности, которые путем ультрафиолетового излучения очищают и обеззараживают воздух, уничтожая бактерии, вирусы и другие микроорганизмы, в том числе, и вызываемые COVID-19. Очевидным преимуществом предлагаемой российским производителем обозначенного вида продукции является их сравнительно низкая стоимость, варьируемая в пределах 200 – 230 тысяч рублей за единицу.

В раннее опубликованных нами работах было определено, что за 2016 – 2017 годы РФ вышла на лидирующую позицию по поставкам нефтепродуктов в КНР. Было выявлено, что по сравнению с 2015 годом экспорт увеличился на 25%, что составило около 1 млн баррелей в сутки в натуральном выражении. Такой рост, главным образом, был обусловлен высоким спросом со стороны независимых частных нефтеперерабатывающих заводов Китая и удобством географического месторасположения порта Козьмино, через который нефть, добываемая в Сибирском регионе, доставляется в провинцию Шаньдун. В 2018 году Россия также оставила за собой лидирующие позиции по экспорту нефти в Китай за счет сокращения поставок нефти из Саудовской Аравии, согласно условиям соглашения ОПЕК, и увеличения транспортировки нефти по трубопроводу Восточная Сибирь – Тихий океан.

Ряд факторов повлиял на увеличение номенклатуры и объем поставляемых продовольственных товаров в Китай. Обесценение рубля позволило увеличить доступность российских товаров на мировом рынке при сохранении их качественных параметров. Более того, в период урбанизации в КНР повысилось недоверие к качеству китайских продовольственных товаров. Население Китая обратило внимание на ведение здорового образа жизни, что обусловило заинтересованность населения КНР в поставках российских продуктов питания, как более экологически чистых.

Планируется увеличение маршрутов транспортировки зерновых из РФ, Китай проявляет огромный интерес к импорту зерна. Формальное разрешение на импорт зерна из России было получено только в конце 2016 года, однако успех будущих поставок зависел от результатов проводимых переговоров. В 2017 году между Россией и Китаем была достигнута договоренность, что срок рассмотрения и согласования списков российских экспортеров и хранителей зерна сократится до одного месяца. По сути, это одно из важнейших достижений российско-китайских деловых отношений, которые имеют не только политическую и имиджевую значимость, а также и практическую. Настоящим прорывом в экспортной сфере России за 2017 год можно считать первую за 40 лет объемную отгрузку зерна из

РФ в КНР: в Маньчжурию было поставлено 16 вагонов яровой пшеницы, 1 тысяча тонн из Омской области. В этом же году было поставлено 4 тыс. тонн яровой пшеницы из Новосибирской области. Таким образом, совокупный импорт пшеницы из России в Китай за 2017 году увеличился до 4,3 млн. тонн, то есть почти на 30% по сравнению с 2016 годом. Рост в стоимостном выражении составил 28,9%, а именно 1,03 млрд. долл. США [129].

Отметим, для оценки изменений структуры экспорта стоит провести анализ динамики и структуры экспорта ведущих компаний-экспортеров и оценить степень их вовлеченности во внешнюю торговлю.

Таким образом, вышеприведенные факторы свидетельствуют о том, что при сохранении системных проблем экспортной сферы, экспорт РФ демонстрирует значительный мобилизационный и инновационный потенциал, осуществляемый, как в отраслевом разрезе, так и в части освоения новых рынков.

Автор настоящей работы разделяет мнение, что «данную экспансию возможно реализовать при выполнении следующих условий:

1. Осуществление поддержки со стороны российской промышленно-технологической революции, что необходимо для реализации поэтапной диверсификации экспорта и возможности обеспечения повышения конкурентоспособности российского экспорта.

2. Мобилизация экспортных возможностей РФ, повышение экспортного потенциала, расширение номенклатуры экспорта российской продукции и приоритезацию торговых партнеров – все эти меры необходимы для реализации эффективной экспортоориентированной идеологии и целеполагания [55].

3. Создание конкурентоспособной национальной системы, которая позволит осуществлять поддержку экспорта путем введения соответствующих механизмов и инструментов на уровне лучших международных стандартов, а также обеспечить максимально комфортные институционально-регуляторные условия осуществления экспортной деятельности.

Проведение про-активной торговой политики РФ и ЕАЭС для открытия внешних рынков, которая позволит выявить и устранить барьеры взаимной торговли [56].

Следует отметить, что внешние вызовы, риски и ограничения экспорта России никуда не исчезнут, а возможно, будут в дальнейшем усиливаться. В КНР действуют ограничения на ввоз большинства видов молочной продукции и продуктов животного происхождения из России, которые были введены в связи с не отвечающим международным стандартам эпидемиологической ситуации в РФ (вспышки африканской чумы свиней, а также птичьего гриппа и ящура) [18].Однако, в настоящее время обозначенные препятствия могут быть использованы в качестве дополнительного стимула для диверсификации и повышения уровня эффективности внешнеэкономической деятельности РФ, в связи с чем Правительство РФ в своем Послании в 2018 году ставило перед собой совершенно конкретные задачи: увеличение российского экспорта продукции высокой степени переработки в полтора раза. Кроме того, диверсификация товарной структуры экспорта РФ может стать одним из основных методом преодоления санкций. По нашему мнению, с учетом современных реалий мировой экономики Россия должна прорабатывать не одну, а несколько программ преодоления сложившейся структуры страны. Основополагающим фактором развития национальной экономики и преодоления сырьевой зависимости может стать модернизация и восстановление промышленности страны.

В современных условиях функционирования мирового хозяйства эффективная стратегия РФ, прежде всего, заключается в диверсификации экспорта страны с целью освоения новых экспортных отраслей, товарных групп, а также новых рынков в географическом разрезе. Кроме того, в рамках имеющихся экспортных отраслей России необходимо повысить степень переработки сырья и материалов в части имеющихся товарных групп.

В ходе проведения диссертационного исследования нами были выявлены важнейшие факторы, сдерживающие увеличение объемов российского экспорта:

- сохраняющаяся и даже возрастающая геополитическая напряженность;

- продолжающееся санкционное противостояние России с западными странами;
- значительное сокращение торговых отношений с крупнейшим торговым партнером РФ – Украиной.

С одной стороны, обозначенные факторы ограничивают доступ к внешним инвестициям, так как для российских компаний гораздо тяжелее делать конкурентоспособные предложения своим зарубежным партнерам с финансовой точки зрения, что ухудшает условия выхода на иностранные рынки. С другой стороны, сложившаяся ситуация становится мощным стимулом развития национальной системы поддержки экспорта, географического расширения зарубежных поставок с акцентом на азиатский регион. При этом, в ходе проведения политики импортозамещения формируются производственные предприятия, обладающие высоким экспортным потенциалом [99].

Таким образом, исходя из изложенного в рамках настоящего раздела диссертационной работы, нами были сделаны следующие выводы:

1. Китай является основным торговым партнером России, что подтверждается местом и ролью Китая в структуре российской внешней торговли - в 2018 году КНР занимал первое место. В свою очередь, товарооборот между Россией и Китаем с каждым годом растет, единственный спад был зафиксирован в период геополитического кризиса 2014–2015 годов. Тем не менее в июне 2019 года между Китаем и Россией было подписано Совместное заявление о развитии отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия [58], вступающих в новую эпоху, и Совместное заявление об укреплении глобальной стратегической стабильности в современную эпоху [2]. По итогам 2020 года можно отметить, что отношения России и Китая сейчас находятся на самом высоком уровне и сохраняют потенциал для дальнейшего углубления. Придерживаясь принципа политического равноправия, страны разрабатывают программы по сотрудничеству в широком секторе областей, таких как: экономическая, политическая, военная, культурная, научная и т.д.

2. Как известно, Китай является значимым участником современного мирового хозяйства, а в регионе Центральной Азии он является прямым конкурентом РФ. Несмотря на то, что данные страны в политическом аспекте все еще находятся под влиянием России, в экономическом плане, за счет потока китайских инвестиций и наращивания двустороннего внешнеторгового оборота, присутствие КНР в данном регионе стремительно возрастает. В связи с этим Правительству РФ необходимо минимизировать потери от создавшейся конкуренции, превратив ее в сотрудничество. По нашему мнению, следует выстраивать надежные взаимоотношения за счет диверсификации взаимной торговли и выбора инновационно-инвестиционной модели сотрудничества обозначенных стран – РФ и КНР.

2.3 Современные тенденции инвестиционного и финансового сотрудничества России и Китая

Начиная с 2016 года, инвестиционное и финансовое партнерство РФ и Китая вышло на качественно новый уровень, однако запланированных результатов достигнуто не было. При этом потенциальное сотрудничество в таких областях, как инфраструктура, транспорт, сельское хозяйство, энергетика напрямую зависит от эффективности инвестиционных связей. Таким образом, в настоящее время активизация инвестиционного и финансового взаимодействия исследуемых стран является одной из исходных и приоритетных задач в развитии торгово-экономического партнерства России и Китая. При этом инвестиции из КНР в РФ почти в 10 раз превышают инвестиции из РФ в КНР. Согласно опубликованным Министерством коммерции КНР данным (см. Приложение Г настоящей работы), в 2016 году поток прямых российских инвестиций в экономику Китая составил 4,99 млн. долл. США, а накопленный объем инвестиций – 917,29 млн. долл. США [84]. В свою очередь, в экономику РФ из Китая в 2016 году прямых инвестиций

поступило 547,00 млн. долл. США, в то время как накопленный объем составил – 9487,00 млн. долл. США (см. Приложение Г диссертационной работы) [140].

Следует отметить, что китайские капиталовложения в основном направлены в следующие отрасли: добыча полезных ископаемых, сельское и лесное хозяйство, строительство и производство стройматериалов, торговля, легкая промышленность, производство бытовой электротехники, услуги и др. В свою очередь, инвестиционные потоки из России в Китай в основном направлены в производственную сферу, строительство и логистику. Правительством России и Китая была поставлена задача по повышению уровня китайских прямых инвестиций в экономику РФ до 12 млрд долл. США, до 2020 года, в связи с чем начали проводиться работы по совершенствованию межгосударственных механизмов содействия проектам инвестиционной кооперации и активизации межрегионального инвестиционного диалога (см. Приложения Г настоящей работы).

Согласно данным исследования EY (Ernst and Young) «Китайские перспективы»: «Как мнение о российском рынке влияет на инвестиционные стратегии Китая?», был получен следующий ответ: «Российский рынок является очень привлекательным для 30% и привлекательным для 46% из 142 потенциальных инвесторов, принявших участие в опросе.» Стоит отметить, что данный показатель даже выше (48%) среди инвесторов-резидентов тех предприятий, которые уже находятся на российском рынке. Основной проблемой при выходе на российский рынок для иностранных инвесторов является отсутствие предварительной информации и глубокого понимания российской специфики. Почти все участники опроса (98%) подтвердили, что их знание российского законодательства находится на уровне ниже среднего [109].

Для оценки перспектив китайского бизнеса в России предлагается провести SWOT-анализ. Результаты данного анализа представлены в таблице 2.3 настоящей работы.

Основные опасения инвесторов из Китая в отношении российских проектов можно разделить, используя отраслевой разрез:

1. **Энергетика.** Энергетическая отрасль считается самой стабильной для инвесторов. Ситуация в данной отрасли улучшается из года в год за счет активной поддержки со стороны обоих государств. Рост таких факторов, как торговый оборот, количество, масштаб, география и доходность этих проектов говорит о благоприятном инвестиционном климате данной отрасли. По информации дочерней компании основного нефтегазового предприятия КНР, реализующего проекты в РФ, главная сложность ведения бизнеса в России заключается исключительно в технических вопросах. Прежде всего, речь идет о структуре международных проектов, вариантах финансирования и переводе прибыли.

Таблица 2.3 – Результаты проведения SWOT-анализа привлекательность РФ для китайского бизнеса

Сильные стороны: - Объём внутреннего рынка - Достаточность ресурсов	Слабые стороны: - Недостаточное знание российского законодательства - Недостаточная осведомленность о конкурентах - Доступность технологий - Инфраструктура
Возможности: - Высокая окупаемость инвестиций - Человеческий капитал	Сложности: - Нормативная и налоговая среда - Макроэкономическая турбулентность - Геополитическая напряженность

Источник: составлено автором

2. **Недвижимое имущество.** Застройщики из Китая, ежегодно расширяющие свое глобальное присутствие за счет постоянно растущего объема инвестиций, сталкиваются с рядом других сложностей: трудности с местным законодательством, недостаточное количество информации о конкурентах, слаборазвитая инфраструктурная сеть. Сравнивая сферу недвижимости с другими секторами, стоит отметить, что она является более уязвимой и оказывается под негативным влиянием экономической нестабильности. Для повышения привлекательности данного сектора иностранных инвестиций, прежде всего,

необходимо стабилизировать экономическую ситуацию в стране. Так, например, в 2015 году был отмечен спад активности внутренних и международных инвесторов, а в 2017 году началось развитие новых проектов, к которым были привлечены китайские застройщики.

3. Инфраструктура. В настоящее время целый ряд масштабных инфраструктурных проектов реализуется на территории РФ. Стоит выделить проект, в рамках которого планируется строительство первого железнодорожного моста через реку Амур, который будет связывать Китай и Россию. Пропускная способность данного моста составит 21 млн тонн в год и сможет связать провинцию Хэйлунцзян с Еврейской автономной областью, что позволит преодолеть инфраструктурные ограничения, которые, прежде всего, связаны с перевозкой грузов из зон разработки новых месторождений в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Кроме того, возведение моста позволит увеличить грузооборот и повысить уровень конкурентоспособности отечественных производителей и экспертов региона за счет сокращения маршрута перевозки до конечного получателя примерно на 700 км.

Однако остается еще целый ряд вопросов, которые препятствуют проникновению китайских инвесторов на отечественный рынок. Так, например, одна из крупнейших инфраструктурных групп в Китае входящая в рейтинг Global Fortune 500, более двух лет предпринимала попытки выхода на российский рынок. Несмотря на прозрачность законодательства, проекты тяжело реализуемы на практике, в связи с тем, что на рынке преобладают крупные местные компании, которые имеют лучшие условия, нежели иностранные инвесторы. В 2016 году инвестором было рассмотрено несколько крупных проектов. Однако после семи месяцев предварительных переговоров с владельцами проектов пришло осознание отсутствия гарантий, касательно планируемых инвестиционных проектов [21]. Стоит отметить, что местным производителям предлагался более выгодный тип тендерного договора, нежели иностранным.

Тем не менее, в настоящее время инвестор рассматривает отечественный рынок, как наиболее привлекательный для осуществления вложения средств в

новые проекты. Однако на основе имеющегося опыта инвестором было принято решение предоставить услуги проектирования, снабжения и строительства компаниям, не требующих крупных инвестиций в РФ. В определенной степени инвестором была достигнута цель в части выхода на внешние рынки.

Стоит также отметить, что по состоянию на конец 2016 года инвесторы из Китая не рассматривали вариант создания совместного предприятия с российскими партнерами. Согласно результатам оценок последних проектов с использованием данных информационного агентства Интерфакс и интернет-портала «Российской газеты», было выявлено, что создание совместных российско-китайских предприятий является достаточно надежным инструментом развития бизнеса обеих сторон, и китайские инвесторы стали прибегать к нему чаще, чем в 2015 – 2017 годы [82].

4. Электронная торговля. Китайские инвесторы считают данный сектор достаточно привлекательным и дают положительный прогноз в отношении ведения бизнеса в данном сегменте.

5. Автомобильная отрасль. Одна из крупнейших государственных автомобильных компаний Китая «SAIC Motor», ведущая деятельность на территории РФ на протяжении последних нескольких лет, получила налоговые убытки за шесть налоговых периодов. При этом, руководством фирмы в 2017 году планировалось признать данные убытки в максимальном размере для цели введения корпоративного налога на прибыль. Однако с 1 января 2017 года в силу вступили поправки к закону – ФЗ №401 «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Стоит отметить отсутствие отсылочных положений в части актуальных налоговых убытков, произведенных на основе законной деятельности предприятия в РФ. Изменения в законодательстве должны быть детально продуманы во избежание предотвращения нежелательных последствий для бизнеса.

В дополнении к вышеизложенному считаем необходимым привести статистические материалы, касающиеся отраслевых китайских инвестиций в

экономику РФ (на примере автомобилестроения). Как и на сферу недвижимости, серьезное влияние на автомобилестроение оказывает экономическая стабильность государства. По данным, опубликованными аналитическим агентством «АВТОСТАТ», продажи автомобилей из Китая за 2017 год увеличились на 10 % в годовом исчислении на фоне общего спада на рынке автоиндустрии и сокращения объемов продаж автомобилей в РФ за последние пару лет. Отметим, что в ходе проведения анализа учитывалась также организация совместных российско-китайских предприятий. Так, по материалам агентства «АВТОСТАТ», производители китайских автомобилей являются одними из наиболее значимых на российском рынке. При этом доля китайских автомобилей в РФ в целом увеличилась с 1,9% в 2016 году до 2,7% в 2017 году с перспективой на дальнейший рост [109].

Как мы видим, китайский производитель стремительно завоевывает российский рынок. Первые новости о планах китайских компаний по строительству заводов в Центральной России были анонсированы еще в 2014 году. В 2016 году китайская компания Haier (производитель бытовой техники) ввела в эксплуатацию завод по производству холодильников, также планируется постройка завода по производству стиральных машин. В 2020 году запустили автомобильный завод «Хавейл Мотор Рус» в Туле, который принадлежит китайскому автопроизводителю Great Wall Motors.

Строительство было начато еще в 2015 году и к настоящему времени близится к завершению. Однако стоит отметить, что немногие предприятия расширяют свои производственные мощности на территории РФ. Возможно, данная ситуация связана с опасениями китайских предпринимателей, обусловленными следующими причинами: экономической нестабильностью в России и возможной девальвацией российской валюты. С ними сталкиваются все производители, чья бизнес-модель основывается на импорте предварительно собранных деталей из КНР в РФ. Таким образом, затраты на производство деталей рассчитываются в долл. США и в юане в то время, как доход от реализации продукции на территории РФ поступает в рублях. Соответственно, изменения

валютных курсов оказывают негативное влияние на автопроизводителей в контексте международной торговли, поскольку разные страны и группы стран могут участвовать в процессе создания стоимости, в связи с чем им приходится ждать, пока ситуация не стабилизируется в одной из стран – производителей исследуемой продукции.

Стоит отметить, что одним из значимых итогов 2018 года в рамках взаимного инвестирования России и КНР можно считать успешное продвижение целого ряда проектов. Отдельно стоит отметить 2016 год, как один из важнейших в развитии современного российско-китайского сотрудничества, в котором динамично развивающимися направлениями двустороннего инвестиционного сотрудничества стали следующие отрасли: лесное хозяйство, автомобилестроение, а также освоение месторождений полезных ресурсов.

В рамках проведенного исследования нами было выявлено, что важнейшей особенностью современного развития инвестиционного и финансового сотрудничества является существенное увеличение числа проектов сельскохозяйственной сферы. Кроме того, в 2016 году продолжилось функционирование Межправительственной Российско-китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству, которая была создана в 2014 году в рамках реализации механизма регулярных встреч глав правительств двух государств, действующая под руководством Первого заместителя Председателя Правительства РФ И.И. Шувалова с российской стороны и заместителя первого вице-премьера Государственного совета КНР Чжан Гаоли – с китайской. Кроме того, в 2016 году в рамках Третьего заседания Комиссии был скорректирован и дополнен перечень инвестиционных проектов, включающий в себя в настоящее время 66 проектов.

В рамках настоящей диссертационной работы интересно рассмотреть позиции РФ и КНР в международных рейтингах. Исходя из приведенных результатов выявлено, что по ряду позиций Россия и Китай стоят близко друг к другу. Так, в «Глобальном докладе по содействию торговле-2016» РФ и КНР по уровню открытости доступа на рынки (Market access) находятся на 133 и 126 местах соответственно. По показателю уровня импортных тарифов оба государства

находятся ниже 100 других стран: Китай занимает 101 место в списке стран с высоким порогом доступа иностранных инвестиций на внутренний рынок (Domestic market access), в то время как Россия находится на 112. Недостаточный уровень развития внутренних финансовых рынков РФ приводит к низкой доступности торгового финансирования, а сложная процедура найма иностранных граждан внутри нашей страны также влияет на увеличение инвестиционных затрат (Россия – 85 место, Китай – 38 место) [121]. Для расширения взаимного инвестирования России также необходимо устранять данные барьеры.

Кроме того, на инвестиционный климат в РФ негативно влияет снижение цен на энергоносители и действующие западные внешнеторговые санкции. Отметим, что в России китайскими партнерами выделяются следующие факторы, влияющие на увеличение издержек ведения бизнеса в нашей стране: отсутствие надлежащего уровня защиты прав собственности, интеллектуальной собственности, правоохранительной деятельности; сложная процедура получения доступа к финансовым услугам; высокий уровень терроризма. Российские предприниматели дают положительную оценку перспективам развития сотрудничества с Китаем.

В рамках настоящей работы для проведения стратегического анализа возможного участия стран в проекте ОПОП было решено использовать методику расширенного SWOT-анализа для проведения количественной оценки привлекательности Китая для российского бизнеса. Использование представленной методики оценки привлекательности Китая для российского бизнеса является основой матричного подхода к оценке эффективности участия различных стран в том или ином интеграционном проекте, в том числе, в проекте ОПОП, так как условия ведения бизнеса являются одним из приоритетных направлений оценки экономического эффекта для выхода на тот или иной рынок и служат основой для создания более тесных торговых и иных связей.

Предложенная в рамках настоящей работы методика прошла апробацию на примере оценки условий ведения бизнеса российскими компаниями в КНР, что позволило получить значимые выводы, связанные с количественной оценкой влияния факторов, представленных автором в рамках проведенного SWOT-

анализа. Аналогичный подход может быть использован и для других стран-участниц проекта ОПОП. Данная методика, в отличие от оценки экономической деятельности отдельных компаний, включает в себя следующие элементы:

1. Составляется стандартная таблица сильных и слабых сторон, а также возможностей и угроз, соответствующая предмету проводимого исследования, которым в нашем случае является привлекательность Китая для российского бизнеса.

2. Составляется таблица, в которой представлены результаты следующих соотношений: сильных сторон и возможностей, сильных сторон и угроз, слабых сторон и возможностей, слабых сторон и угроз ведения бизнеса компаниями из РФ в Китае. Обозначенные соотношения представлены в Таблице 2.5. настоящей работы.

3. Проводится экспертное оценивание и расчет взвешенной балльной оценки показателей SWOT-анализа, представленных в Таблице 2.4 настоящей работы. Результаты представленного расчета приведены в Таблице 2.6 настоящей работы.

4. Важнейшим этапом проведения расширенного SWOT-анализа является статистическая оценка значимости отдельных факторов представленной модели по формуле вида [2.1]:

$$K_{11}^{so}=F_{11} \times V_1 \text{ [2.1]}$$

Результаты проведенного расчета приведены в Таблице 2.7. данной работы.

5. На основе представленных в Таблице 2.7 результатов строится таблица, позволяющая описать суммарный уровень возможностей, угроз и основных факторов ведения бизнеса в КНР. Результаты представленного расчета приведены в Таблице 2.8 настоящей работы.

6. На основе данных, представленных в Таблице 2.8 настоящей работы, строится модель Маккинзи для определения успеха реализации возможностей российских предприятий на рынке КНР (см. Таблицу 2.9 настоящей работы).

7. Согласно построенной и адаптированной для целей проводимого нами исследования модели Маккинзи, необходимого выделить границы допустимого риска угроз для ведения российского бизнеса на территории КНР.

8. Проведен анализ рисков, которые оказывают наибольшее влияние и являются ожидаемыми и которые оказывают меньшее влияние и являются менее ожидаемыми.

9. Использование представленного подхода позволило провести количественную оценки факторов представленного в работе SWOT-анализа привлекательности Китая для российского бизнеса.

10. Представленный подход может стать основой использования матричного подхода к количественной оценке качественных параметров, играющих ключевую роль в развитии внутрирегиональных и межрегиональных интеграционных процессах.

В Таблице 2.4 представлены авторские критерии для проведения SWOT-анализа привлекательности Китая для российского бизнеса с учетом предложенных нами критериев оценки.

Таблица 2.4 – Стандартная таблица для проведения SWOT-анализа привлекательности Китая для российского бизнеса

Сильные стороны (F): -Скорость принятия решений/вовлеченность (F1) -Цены (F2) Банковские условия/доступность средств (F3) -Производительность (F4) -Масштаб решений (F5)	**Слабые стороны (G):** -Необходимость поиска местного партнера(G1) **-**Языковой барьер (G2) -Логистика/время доставки (G3) **-**Длительный процесс сертификации (G4)
Возможности (V): -Объем внутреннего рынка (V1) - Спрос на российские товары и их популярность (V2) - Акцент на инновации (V3)	**Угрозы (U):** - Культурные различия (U1) - Вопросы нормативно - правового регулирования (U2) -Авторитарный стиль управления (U3) -Проблемы защиты авторских прав (U4) -Нетипичная модель дистрибуции (U5)

-Отсутствие замещающих товаров, производимых на местном рынке (V4) - Возможность долгосрочного планирования (V5)	

Источник: составлено автором

Согласно нашим оценкам и по результатам проведенного в рамках Таблицы 2.4 анализа, необходимо сделать следующие выводы: что касается сильных сторон, в настоящее время Китай является одним из крупнейших импортеров углеводородных энергоносителей и занимает четвертое место по объему иностранных инвестиций в экономику России. Кроме того, рынок Китая чрезвычайно диверсифицирован, является крупнейшей экономикой мира и занимает лидирующие позиции в рейтинге GF500. Так, в 2016 – 2018 годы Китай больше, чем когда-либо, был сосредоточен на внешних инвестициях, и именно в рамках проекта «Один пояс, один путь». Статистические данные и современный уровень партнерства подтверждают растущий интерес китайского бизнеса к РФ, в том числе, в рамках реализации проекта «Один пояс, один путь». Стоит отметить, что интерес также сопряжен с долгосрочными проектами (Ямал СПГ, Свободный порт Владивостока и высокоскоростная железная дорога, которая соединит Москву и Пекин).

В Таблице 2.5 представлено соотношение различных комбинаций возможностей и угроз для сильных и слабых сторон ведения российского бизнеса в Китае, которое будет полезно для дальнейшей оценки при расчетах матричной модели возможностей Маккинзи и определении степени риска на основе модели ожиданий [153].

Таблица 2.5 – Сводная таблица привлекательности Китая для российского бизнеса

Внешняя среда Внутренняя среда	**Возможности**	**Угрозы**
Сильные стороны	Результаты соотношения сильных сторон (F) и возможностей (V) ведения бизнеса компаниями из РФ в Китае FV1 FV2 FV3 FV4 FV5	Результаты соотношения сильных сторон (F) и угроз (U) ведения бизнеса компаниями из РФ в КНР FU1 FU2 FU3 FU4 FU5
Слабые стороны	Результаты соотношения слабых сторон(G) и возможностей (V) ведения бизнеса компаниями из РФ в КНР GV1 GV2 GV3 GV4	Результаты соотношения слабых сторон (G) и угроз (U) ведения бизнеса компаниями из РФ в КНР GU1 GU2 GU3 GV4

Источник: составлено автором

В Таблице 2.6 представлена взвешенная балльная оценка качественных показателей проводимого в настоящей диссертационной работе SWOT – анализа.

Таблица 2.6 – Матрица SWOT-анализа взвешенной балльной оценки (ранги)

Сильные стороны	**Значимость (Zi)**	**Оценка (Ni)**	**Взвешенная оценка в баллах Si=Zi× Ni**	**Ранг (F=Si/ ∑Si)**	**Возможности**	**Значимость**	**Оценка**	**Взвешенная оценка в баллах**	**Ранг (V)**
1	5,00	4,00	20,00	0,19	1	4,00	5,00	20,00	0,21
2	5,00	5,00	25,00	0,23	2	5,00	3,00	15,00	0,16
3	4,00	3,00	12,00	0,11	3	5,00	4,00	20,00	0,21
4	5,00	5,00	25,00	0,23	4	4,00	5,00	20,00	0,21
5	5,00	5,00	25,00	0,23	5	5,00	4,00	20,00	0,21
Итого:			**107,00**	**1,00**				**95,00**	**1,00**

Продолжение Таблицы 2.6.

Слабые сторон ы	**Значим сть (Zi**	**Оцен ка (Ni)**	**Взвеше нная оценка в баллах Si=Zi× Ni**	**Ранг (G=Si/ ∑Si)**	**Угр озы**	**Знач имост ь**	**Оце нка**	**Взвешенн ая оценка в баллах**	**Ранг (U)**
1	5,00	5,00	25,00	0,23	1	5,00	5,00	25,00	0,26
2	5,00	5,00	25,00	0,23	2	4,00	5,00	20,00	0,21
3	5,00	4,00	20,00	0,19	3	5,00	4,00	20,00	0,21
4	5,00	5,00	25,00	0,23	4	5,00	3,00	15,00	0,16
					5	4,00	4,00	16,00	0,17
Итого:			**95,00**	**0,89**				**96,00**	**1,01**

Источник: составлено автором

В Таблице 2.7 приведена статистическая оценка показателей SWOT-анализа на основе представленной в Таблице 2.7 матрицы весов.

Таблица 2.7 – Статистическая оценка показателей SWOT-анализа условий ведения российского бизнеса в КНР

Сильные стороны		**Возможности**					**Угрозы**						**Потен циал**
	Ранг	**V1**	**V2**	**V3**	**V4**	**V5**		**U1**	**U2**	**U3**	**U4**	**U5**	**P**
	F1	0,04	0,03	0,04	0,04	0,04	**0,19**	0,05	0,04	0,04	0,03	0,03	**0,19**
	F2	0,05	0,04	0,05	0,05	0,05	**0,23**	0,06	0,05	0,05	0,04	0,04	**0,24**
	F3	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	**0,11**	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	**0,11**
	F4	0,05	0,04	0,05	0,05	0,05	**0,23**	0,06	0,05	0,05	0,04	0,04	**0,24**
´	**F5**	0,05	0,04	0,05	0,05	0,05	**0,23**	0,06	0,05	0,05	0,04	0,04	**0,24**
		0,21	**0,16**	**0,21**	**0,21**	**0,21**		**0,26**	**0,21**	**0,21**	**0,16**	**0,17**	**1,01**

Продолжение Таблицы 2.7

Слабые стороны	**1,00**						**1,00**						
	Ранг												
	G1	0,05	0,04	0,05	0,05	0,05	**0,23**	0,06	0,05	0,05	0,04	0,04	**0,24**
	G2	0,05	0,04	0,05	0,05	0,05	**0,23**	0,06	0,05	0,05	0,04	0,04	**0,24**
	G3	0,04	0,03	0,04	0,04	0,04	**0,19**	0,05	0,04	0,04	0,03	0,03	**0,19**
	G4	0,05	0,04	0,05	0,05	0,05	**0,23**	0,06	0,05	0,05	0,04	0,04	**0,24**
													0,90
Реализация (R)	**0,89**	**0,19**	**0,14**	**0,19**	**0,19**	**0,19**	**0,89**	**0,17**	**0,14**	**0,14**	**0,10**	**0,11**	

Источник: составлено автором

Как было обозначено нами ранее, согласно предложенной в рамках настоящей работы методике, расчет проводился с использованием следующих систем уравнений вида [2.2]:

$$\begin{cases} P_i^s = \sum K_{ij}^{so} - F_i \times \sum K_{ij}^{st} \\ P_i^w = \sum K_{ij}^{wo} - G_i \times \sum K_{ij}^{wt} \\ R_i^o = \sum K_{ij}^{so} - V_i \times \sum K_{ij}^{wo} \\ R_i^o = \sum K_{ij}^{st} - U_i \times \sum K_{ij}^{wt} \end{cases} \begin{cases} P_i^s = F_i \times \sum K_{ij}^{so} - \sum K_{ij}^{st} \\ P_i^w = G_i \times \sum K_{ij}^{wo} - \sum K_{ij}^{wt} \\ R_i^o = V_i \times \sum K_{ij}^{so} - \sum K_{ij}^{wo} \\ R_i^o = U_i \times \sum K_{ij}^{st} - \sum K_{ij}^{wt} \end{cases} \quad [2.2]$$

Исходя из представленных в Таблице 2.7 расчетов, были получены следующие значимые результаты, которые формируют научную новизну представленного в настоящей работе исследования:

1. Наиболее весомым отрицательным фактором, препятствующим ведению российского бизнеса в КНР, в том числе, в рамках реализации проекта ОПОП, обладает угроза U1 (культурные различия), которая имеет наибольший удельный вес, равный 0,17, что обусловлено отличиями русского менталитета от китайского, что препятствует переговорному процессу и взаимопониманию сторон.

2. Значимыми отрицательными факторами (или угрозами развития российского бизнеса в Китае) являются угрозы U2 и U3 (вопросы нормативно-

правового регулирования ведения бизнеса и авторитарный стиль управления в КНР), удельный вес которых составляет 0,14. Обозначенные угрозы создают определенные барьеры для выхода российских компаний на китайский рынок. На основе результатов расчетов, представленных в Таблице 2.8, проведена оценка суммарного уровня возможностей, угроз и факторов ведения бизнеса в КНР.

Таблица 2.8 – Суммарный уровень возможностей, угроз и факторов ведения бизнеса в КНР

Показатель	**Уровень**	
	Отрицательные факторы	**Положительные факторы**
Возможности V (∑R)		0,89
Сильные стороны F (∑P)		1,01
Слабые стороны G (∑P)	0,90	
Угрозы U (∑R)	0,66	
Итого:	**1,56**	**1,90**

Источник: составлено автором

В соответствии с представленными в Таблице 2.8 данными строится матрица Маккинзи, которая позволяет определить возможности успешного ведения бизнеса российских компаний на территории КНР. Отметим, что представленную оценку предложено проводить по пятибалльной шкале, где единица соответствует наименьшему уровню реализации возможностей, а пять – наибольшему.

Таблица 2.9 – Модель Маккинзи для определения успеха реализации возможностей ведения бизнеса российскими компаниями в КНР

Уровень влияния	**высокий**		**4**		
		2,33-4	Провал	Провал	Зона неопределенности

угроз и отрицательных факторов внутренней среды	**средний**	**0,67-2,32**	Провал	**Нестабильный успех Реализация возможностей российско-китайского бизнеса в КНР при реализации проекта ОПОП (1,56;1,90)**	Успех
	слабый	**0-0,66**	Зона неопределенности	Успех	Успех
			1-4		
			0-0,66	**0,67-2,32**	**2,33-4**
			низкий	средний	высокий
			Реализация возможностей предприятия в совокупности с положительными факторами внутренней среды		

Источник: составлено автором

Исходя из представленных нами результатов расчетов, проведенных на основе модели Маккинзи, можно сделать вывод, что под воздействием угроз и факторов внутренней среды развитие российского бизнеса в Китае имеет нестабильный характер. Следовательно, необходимо обратить внимание на имеющиеся возможности V2, V4, V5 (спрос на российские товары и их популярность в КНР; отсутствие замещающих товаров, производимых на местном рынке (V4); возможность долгосрочного планирования реализации двустороннего

сотрудничества (V5)), удельный вес каждого из которых, согласно результатам проведенной взвешенной балльной оценки, составил 0,23.

Как было обозначено в рамках представленной в настоящей работе методики, необходимо выделить допустимые границы риска показателей угроз ведения российского бизнеса в КНР. Для реализации поставленной задачи предложено использовать адаптированную под цели проводимого исследования формулу критерия оптимизма – пессимизма Гурвица [156]:

$$R_{opt} = \{100\% \times |max_i|(\lambda) \times min_i R + (\lambda) \times |max_i| R\} \quad [2.3]$$

Где: R_{opt} – границы допустимого риска; $max_i R$ – максимальное значение угрозы (U_i); $min_i R$ – минимальное значение угрозы (U_i); λ – оценивается на основе экспертных оценок и решения эксперта о вероятности и значимости наступления того или иного риска на основе модели нечеткого лингвистического классификатора, согласно которому 0 – риск несущественный; 0,25 – невысокая вероятность наступления того или иного риска; 0,5 – состояние неопределенности; 0,75 – высокая вероятность проявления риска; 1 – риск проявится.

Согласно проведенному нами расчету по формуле [2.3], значение R_{opt} составило 0,115 или 11,5%. Таким образом, все веса, которые превышают данную границу допустимого риска (U1, U2, U3), являются ожидаемыми рисками (*Exp*), которые могут стать причиной значительных убытков, а те, которые не превышают данную величину (*Unexp*), приводят к незначительным потерям.

Исходя из проведенного в рамках настоящей диссертационной работы анализа, было выявлено, что взаимный интерес к инвестиционному сотрудничеству российской и китайской стороны ежегодно только увеличивается. Для успешной реализации бизнес-проектов российско-китайскими партнерами необходимо четкое понимание местного законодательства, а также современной практики и требуемых мер. В свою очередь, РФ и КНР необходимо ускорить процесс открытия своих рынков.

Исходя из проведенного в рамках настоящего раздела исследования, автором диссертационной работы были предложены следующие рекомендации в части стимулирования российско-китайского торгово-экономического сотрудничества, а

также представлена методика количественной оценки качественных параметров на основе использования расширенного SWOT-анализа деятельности компании, адаптированной к цели проводимого в диссертационной работе исследования и связанной с оценкой качественных параметров ведения российского бизнеса в КНР:

9. Согласно проведенной количественной оценке условий ведения российского бизнеса в КНР были получены следующие результаты:

- необходимо обратить внимание на имеющиеся возможности V2, V4, V5 (спрос на российские товары и их популярность в КНР; отсутствие замещающих товаров, производимых на местном рынке (V4); возможность долгосрочного планирования реализации двустороннего сотрудничества (V5)), удельный вес каждого из которых, согласно результатам проведенной взвешенной балльной оценки, составляет 0,23;
- наибольшую угрозу для ведения российского бизнеса в КНР составляют такие факторы, как культурные различия (U1), вопросы нормативно-правового регулирования (U2), а также авторитарный стиль управления (U3), сложившийся в КНР;
- использование модели Маккинзи позволило выявить, что реализация возможностей российского бизнеса в КНР имеет нестабильный характер, что подтверждается представленными количественными оценками (1,56;1,90), т.е. уровень влияния угроз и отрицательных факторов внутренней среды, соответствует среднему уровню, находящемуся в пределах от 0,67 до 2,32;
- проведен расчет допустимого риска, значение которого составило 11,5%, что свидетельствует о том, что риски U1, U2, U3, связанные с культурными различиями, вопросами нормативно-правового регулирования и авторитарным стилем управления, сложившимся в КНР, являются ожидаемыми рисками (*Exp*) и могут иметь серьезные последствия для российских бизнесменов по сравнению с показателями U4 и U5 (проблемы защиты авторских прав и нетипичная модель дистрибуции) соответственно.

10. Следует повысить роль рыночного механизма при содействии развитию двустороннего торгово-экономического сотрудничества и регионального взаимодействия. Применяя подход, при котором в качестве субъекта выступают предприятия, взаимодействие ориентировано на рынок и ведется в соответствии с международной практикой, а операционная деятельность осуществляется на коммерческих началах, содействовать реализации еще большего числа инвестиционных проектов. Принимая во внимание тот факт, что в связи с торговыми войнами в отношении Китая многие компании могут уйти с их рынка. Однако рынок Китая является достаточно емким и при надлежащей проработке данного вопроса отечественные предприниматели могут заполнить новые его ниши или увеличить свое нынешнее присутствие (например, такие сегменты рынка как газовый, продовольственный), что послужит углублению развития торгово-экономического сотрудничества двух стран.

11. Китай и Россия должны принимать активное участие в продвижении процесса согласования и реализации норм регулирования торгового и инвестиционного режима: правительствам исследуемых стран необходимо отрегулировать порядок соблюдения соглашений о поощрении и взаимной защите инвестиций во избежание их двойного налогообложения, поскольку сокращение затрат, а также создание механизмов предотвращения инвестиционных рисков являются составляющими взаимовыгодных торгово-экономических отношений.

12. Необходимо повысить уровень защиты взаимной торговли и инвестиций путем создания объединенных интернет-платформ, которые будут использоваться при информационном обмене для установления экономических связей, минуя посредников, а также увеличить инвестиционные потоки за счет введения инновационного справочника, стимулирования новых форм финансовых партнерств, использования механизмов государственного регулирования, трансграничных слияний и поглощений.

Отметим, что в 2017 году были совершены крупные инвестиционные сделки в сфере энергетики, где одним из участников стал Фонд Шелкового пути. В настоящее время он является владельцем 9,9% акций концерна «Ямал – СНГ». В

свою очередь, компании ПАО «НОВАТЭК» Фондом был выделен кредит на сумму 730 млн. евро сроком до 15 лет. Совместно с «China Development Bank» Фондом было подписано соглашение на покупку 10% акций компании «СИБУР Холдинг». Данные сделки были заключены в период секьюритизации в энергетической сфере Австралии и Англии [23], что свидетельствует о высоком уровне российско-китайского доверия.

По данным компании «PwC» за 2018 год, в РФ был зафиксирован самый высокий за последние годы прирост количества сделок в части международных слияний и поглощений с участием китайского капитала (+ 467%), что свидетельствует об активизации инвесторов из Китая на рынке РФ. Что касается России, то наша страна уступает по количеству соглашений и объему привлекаемых инвестиций Китая в ЕС и США [139130]. Основываясь на опыте прошлых лет, видно, что не все сделки, которые были начаты в 2016 году, будут в итоге доведены до конца. Отметим, что китайская сторона выполняет свои обязательства, в то время как многие их партнеры не выходят на дальнейшие стадии сотрудничества после заключения контракта.

В последнее время в структуре экономики КНР наблюдаются существенные изменения. Происходит сдвиг в сторону увеличения доли сферы услуг путем снижения доли тяжелой промышленности в ВВП, в связи с чем меняются направления капиталовложений. Постепенно такие отрасли, как туризм, высокие технологии, спорт, индустрия развлечений становятся более привлекательны для инвесторов, чем такая отрасль, как тяжелая промышленность. Данная тенденция в РФ проявляется в меньшей степени. Однако в настоящее время заметен явный интерес китайской стороны к российским кинотеатрам и мобильным игровым приложениям: так, например, в 2021 году планируются запуски новых китайских мобильных приложения на рынке России.

2.4. Оценка перспектив реализации проекта «Один пояс, один путь» с использованием методов многомерного анализа данных

Как было обозначено нами ранее, в данном разделе настоящей работы предложено использовать методы многомерного анализа данных (кластерный и

факторный анализ) для оценки перспектив реализации интеграционного проекта «Один пояс, один путь», инициированного Китаем, что является составной частью проведения комплексной оценки перспектив реализации проекта «Один пояс, один путь».

Отметим, что после спада мировой торговли, связанного с COVID–19, азиатский регион достаточно быстро начал восстанавливаться. Однако экспортеры столкнулись с проблемой – перебои в морских цепочках поставок. Прежде всего это связано с резким ростом ставок на фрахт в сообщении с Китаем –в два-три раза в страны ЕС, до 10 раз в страны Нового Света. В конце 2020 – начале 2021 года был выявлен новый фактор – резкий дефицит контейнеров. В связи с этим в портах Китая было отмечено большое скопление грузов, многие производители откладывали отгрузку своих товаров, многие линии (Maersk, CMA CGM) убрали со своих сайтов возможность онлайн бронирования фрахта. Ставки фрахта на направлении Китай – Россия выросли с 3 до 5-6 тыс. долл. В связи с создавшейся ситуацией импортеры рассматривают возможность полностью пересмотреть логистику и отправлять грузы железнодорожным транспортом. В связи с обозначенными событиями инфраструктурные проекты, реализуемые в рамках проекта ОПОП, становятся еще более привлекательными и стратегически значимыми.

Если говорить про транзитный потенциал России для грузопотоков из Китая в страны ЕС, то Министерством транспорта РФ было предложено реализовать масштабную государственную программу, в рамках которой будут выделены субсидии для развития железнодорожного транзита контейнеров по территории РФ. Данная инициатива была одобрена на совещании по вопросам развития транспортной отрасли под председательством Президента РФ Владимира Путина. Специалисты предполагают привлечение на сеть 200-250 тыс. сорокафутовых транзитных контейнеров.

В связи с вышеизложенными факторами, для ОАО «РЖД» транзитные контейнерные перевозки являются возможностью дальнейшего развития и роста. Стоит отметить, что в 2019 году компанией «РЖД» были выполнены все целевые

показатели Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в части контейнерных перевозок. Крупнейшим проектом можно считать нацпроект «Транссиб за 7 суток», целью которого является сокращение к 2025 году время доставки в 4 раза, до 7 дней, что позволит повысить транзитный потенциал страны.

Стоит отметить, что за 2020 год поток контейнерных перевозок транзитом по РФ в сообщении Китай – ЕС – Китай увеличился в 2,2 раза по сравнению с предыдущим годом. С 1 апреля по 31 августа 2020 года компанией «РЖД» была введена 40% скидка на возвращение порожних контейнеров из стран ЕС обратно в Китай. Другие участники Северного маршрута ОПОП, а именно Казахстан и Беларусь, также поддержали Россию и ввели соответствующую скидку на возврат контейнеров. Снижение ставок направлено на улучшение условий возврата порожних контейнеров. Так, например, если перевозки груженых контейнеров на маршруте Китай – Европа – Китай в марте 2020 года выросли на 33,4%, до 28,5 тыс. TEU, то отправка порожних контейнеров, следующих в основном из Европы в Китай, снизилась почти на 70%, до 1 тыс. TEU. Также отмечается, что данный рост прежде всего обусловлен совершенствованием технологий организации перевозок, их цифровизация и цифровизация таможенного оформления грузов.

При этом основной грузопоток из Азии в Европу (98%) доставляется морскими путями. Изначально тарифы на морской фрахт были намного ниже, чем на другие виды транспорта. Однако, ситуация, связанная с резким ростом ставок за морской фрахт, после ослабления ограничений, связанных с пандемией, а также нестабильный график выхода судов привели к уменьшению числа рейсов морскими линиями, в то время как железнодорожные ставки остаются стабильными. Перспективы увлечения железнодорожного грузопотока зависит от объемов международной торговли, динамики притока инвестиций и состояния развития соответствующих инфраструктурных отраслей.

В настоящее время обсуждается вопрос о создании современной контейнерной инфраструктуры на протяжении всей сети железнодорожных коридоров, а также проведение технологических и организационных

преобразований для сокращения сроков доставки грузов. Кроме того, формирование долгосрочных сквозных тарифных ставок, которые будут конкурентоспособны по сравнению с другими видами транспорта, может послужить важной предпосылкой для перехода большего числа грузоотправителей на выбор железнодорожных маршрутов.

Таким образом, для повышения уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок, прежде всего необходимо снизить их себестоимость, упростить процедуры таможенного транзита и расширить перевалочные пункты. Одним из путей увеличения экспортно-импортных грузопотоков является развитие таких механизмов, как максимальная контейнеризация грузов, развитие системы комплексных логистических сервисов, включая комплексные тарифные ставки и организацию кольцевых маршрутов, интегрированной логистики распределения товаров от центров производства к центрам потребления и разработка взаимосвязанной сети транспортно-логистических центров и терминалов, где грузы консолидируются, складируются и обрабатываются для реализации их дальнейшего распределения.

Как было обозначено нами ранее, начиная с 2016 года, Правительство субсидирует контейнерные железнодорожные перевозки. В настоящее время процент субсидий обсуждается с каждым оператором отдельно. Соответственно, в некоторых случаях грузоотправитель может получить ставку на отправку контейнера из стран ЕС в Китай в размере 1 тыс. долл. Кроме того, цель правительства КНР состоит в увеличении потока контейнерных перевозок до 5 тыс. поездов в год, что позволит перекинуть часть фрахта с морского транспорта на железнодорожный. Также на транзитных коридорах Восток – Запад и Север – Юг вместе с логистическим центром РЭЦ до 2024 года планируется увеличить парк фитинговых платформ минимум на 16 тыс. ед. Также ведутся переговоры о сохранении китайских субсидий на железнодорожные контейнерные перевозки до 2024 года включительно. Глава Министерства транспорта РФ Евгений Дитрих выступает за введение субсидирования тарифа на железнодорожные контейнерные перевозки в России и выделение на реализацию этих целей 1 млрд. руб., что

позволит сравнять ставку за фрахт с соседними государствами, и тем самым увеличить грузопоток через территорию РФ.

Эта и другие меры будут направлены на стабилизацию транспортной отрасли, в которой только в России занято 4,5 млн человек. На стабилизацию экономической ситуации в стране направлены и многие другие решения ОАО «РЖД» и российских властей. Как было отмечено на совещании по вопросам развития транспортной отрасли, необходимо поддержать людей и обеспечить общую устойчивость транспортного комплекса, а также создать условия для дальнейшего развития отрасли после завершения COVID – 19.

Для проведения дальнейшего анализа следует обозначить основные железнодорожные маршруты при реализации проекта ОПОП [16]:

- **Северный маршрут** – Китай (Урумчи) – Казахстан (Алашанькоу – Достык) – Россия (Казань – Москва), Белоруссия (Брест) – Германия (Гамбург);
- **Центральный маршрут** – Центральный Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия (с выходом в страны Евросоюза);
- **Южный маршрут** – Западный Китай (СУАР) – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция.

Для оценки эффективности участия стран, входящих в Северный маршрут проекта, в данной работе автором было предложено использовать кластерный и факторный анализ. Объектами проводимого анализа являются следующие страны: Китай, Казахстан, Россия, Беларусь, Польша и Германия, а также соседствующие с Северным коридором государства: Монголия, Эстония, Латвия, Литва, Украина, Словакия, Чехия. Для проведения соответствующих оценок были выбраны следующие показатели:

- географическое положение исследуемых стран (площадь, протяженность сухопутных границ, климат, площадь использованных земель);
- население (численность населения);

- основные макроэкономические показатели по странам (ВВП страны, ВВП на душу населения, доля населения, живущего ниже уровня бедности, численность трудовых ресурсов, доля безработных, объем экспорта и импорта);
- связь и коммуникации страны (число эксплуатируемых мобильных телефонов и число пользователей Интернета);
- транспортно-логистические характеристики страны (протяженность железных дорог и протяженность автомобильных дорог).

Ввиду того, что страны были сгруппированы по разнородным признакам, было принято решение использовать кластерный анализ, позволяющий выделить группу стран, наиболее привлекательную для эффективной реализации железнодорожного коридора. В ходе проведенного нами анализа с использованием принципа «ближайшего соседа» (см. Приложение Д), нами были получены пять кластеров. Результаты иерархической классификации объектов представлены на рисунке 2.3 представленный в форме дендрограммы.

На основании проведенного в настоящей работе исследования автором были получены следующие кластеры:

1. В первый кластер попал Китай, являющийся инициатором реализации проекта «Один пояс, один путь», а также являющегося наиболее значимым участником транспортного коридора, который также является и начальным/финальным пунктом назначения транспортировки грузов.

2. Во второй кластер по привлекательности стран для развития транспортного коридора автором был выделен Казахстан. По результатам проведенного в диссертационной работе анализа совокупных показателей привлекательности Казахстана для участия в проекте КНР была подтверждена на основании следующих критериев: Казахстан входит в десятку самых крупных стран мира по площади, а по запасам ряда полезных ископаемых, например, железной, хромовой и марганцевой руд, бокситов, свинца и цинка, может конкурировать с рядом других стран мира. Кроме того, демографические показатели Казахстана указывают на потенциал роста потребительского рынка и рынка рабочей силы. Таким образом, Казахстан, имеющий общую границу с

Россией и Китаем, может выступать логистическим хабом Центрального и Северного маршрутов проекта «Один пояс, один путь».

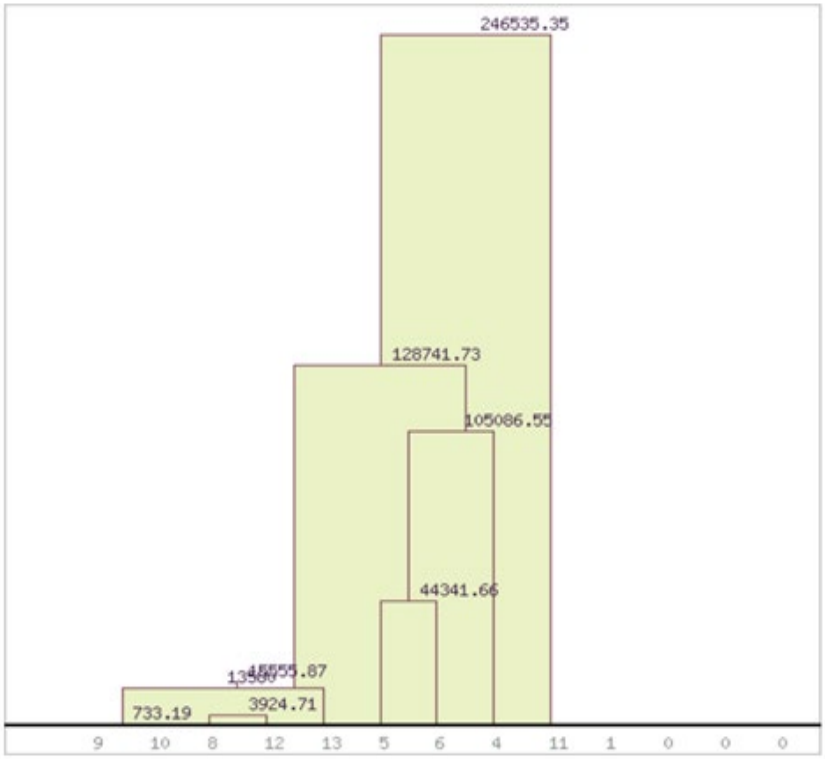

Рисунок 2.3 — Иерархическая классификация объектов

Источник: составлено автором в программном пакете SPSS на основе статистических данных сайта The Central Intelligence Agency

3. В третий кластер автором было предложено включить Россию. Как страна, имеющая наибольшую территорию в исследуемом регионе, Россия становится наиболее привлекательной для реализации железнодорожного коридора, становится перспективным участником проекта за счет своего транзитного потенциала. Использование российской территории в транспортных коридорах позволит сократить время транспортировки грузов с Востока на Запад и с Запада на Восток соответственно.

4. В четвертый кластер включены страны ЕС, Беларусь и Украина. По ряду показателей (протяженность автомобильных дорог в км, число пользователей

интернета, доля безработных в %, использование земель %) данные государства находятся достаточно близко друг к другу. Исходя из обозначенных предпосылок, для дальнейшей доставки грузов в Европу можно использовать территорию любого из обозначенных государств в зависимости от пункта назначения и/или отправки, соответственно.

5. В пятый кластер включена Монголия, что обусловлено ее сравнительно низкими показателями уровня экономического развития, относительно других стран-участниц исследуемого проекта. Кроме того, включение Монголии в отдельный кластер свидетельствует о том, что эта страна требует значительное количество инвестиций для включения ее территории в Центральный и Южный транспортные коридоры, которые будут реализованы в рамках проекта ОПОП.

В данном разделе настоящей работы с использованием методики кластерного анализа были выделены определенные группы стран-участниц Северного маршрута проекта ОПОП (см. таблицу 2.10). Для обозначенных групп стран предлагается провести факторный анализ, который позволит выделить факторы, оказывающие положительное и негативное влияние на реализацию проекта «Один пояс, один путь».

Таблица 2.10 – Объясненная последовательными факторами совокупная дисперсия

№	**Начальные собственные значения**			**Суммы квадратов загрузок вращения**		
	Всего	**% дисперсии**	**Суммарный %**	**Всего**	**% дисперсии**	**Суммарный %**
1	8,782	67,554	67,554	8,782	67,554	67,554
2	1,452	11,167	78,721	1,452	11,167	78,721
3	1,321	10,161	88,881	1,321	10,161	88,881
4	0,926	7,123	96,005			
5	0,412	3,168	99,173			

Продолжение Таблицы 2.10

6	0,086	0,661	99,834			
7	0,020	0,151	99,985			
8	0,001	0,011	99,996			
9	0,000	0,002	99,998			
10	0,000	0,002	100,000			
11	3,854E-07	2,965E-06	100,000			
12	2,793E-08	2,149E-07	100,000			
13	3,422E-16	2,632E-15	100,000			

Источник: составлено автором в программном пакете SPSS на основе статистических данных сайта The Central Intelligence Agency

Исходя из представленных в таблице 2.10 данных, можно сделать вывод, что объясненная последовательными факторами совокупная дисперсия содержит три фактора, значения которых превышают единицу. При этом первый фактор объясняет 67,55% суммарной дисперсии, второй фактор – 78,72%; третий фактор – 88,88%.

Используя метод вращения Варимакс с нормализацией Кайзера, получены данные, представленные в таблице 2.11. Полученные результаты расчета дают возможность их дальнейшей интерпретации. При интерпретации результатов проводимого факторного анализа следует руководствоваться следующими количественными ограничениями: значение нагрузки для рассматриваемого фактора считают большим при величине больше 0,5. Если значение нагрузки будет менее 0,2, то ее интерпретируют, как малую.

Таблица 2.11 – Факторный анализ-матрица повернутых компонентов

Показатели	**Фактор 1**	**Фактор 2**	**Фактор 3**
Площадь, кв. км	0,779	**0,901**	0,066
Протяженность сухопутных границ, км	0,481	**0,84**	
Использование земель, %	0,083	**0,357**	-0,846

Продолжение Таблицы 2.11

Численность населения	**0,927**	0,349	
ВВП по ППС, млрд долл. США	**0,938**	0,324	0,087
ВВП на душу населения, долл. США	-0,362	0,365	**0,746**
Объем экспорта, млрд долл. США	**0,266**	0,193	0,007
Объем импорта, млрд долл. США	**0,939**	0,319	0,010
Число эксплуатируемых мобильных телефонов	**0,942**	0,316	0,030
Число пользователей Интернета	**0,977**	0,070	0,097
Протяженность железных дорог, км	**0,965**	0,236	0,075
Протяженность автомобильных дорог, км	**0,950**	-0,276	0,055
Грузооборот железнодорожного транспорта (млн. тонн-км)	**0,950**	-0,276	0,055
Транзит контейнеров в 2019 г., тыс. 20'	**0,779**	-0,599	0,066

Источник: составлено автором в программном пакете SPSS на основе статистических данных сайта The Central Intelligence Agency

Следующим шагом является анализ распределения переменных по трем факторам, учитывая тот факт, что каждая переменная включает в себя совокупность определенных параметров, что позволяет сделать вывод, какие параметры (или показатели) включены в тот или иной фактор.

1. Фактор 1:

- численность населения;
- ВВП по ППС, млрд. долл. США;
- объем экспорта, млрд. долл. США;
- объем импорта, млрд. долл. США;
- число эксплуатируемых мобильных телефонов;
- число пользователей Интернета;
- протяженность железных дорог, км;

- протяженность автомобильных дорог, км.
- грузооборот железнодорожного транспорта (млн. тонн км.)
- транзит контейнеров в 2019 г., тыс. 20'

2. Фактор 2:

- площадь, кв. км;
- протяженность сухопутных границ, км;
- Использование земель, %

3. Фактор 3:

- ВВП на душу населения, долл.США

1. Фактор 1, получивший в работе название "Экономико-логистический", имеет положительный знак факторной нагрузки и является значимым фактором, включающим в себя торгово-экономический потенциал исследуемых стран и регионов, а также определяет возможность обмена информацией между участниками проекта и указывает на логистические возможности стран, позволяя оценить протяженность железных и автомобильных дорог, число эксплуатируемых мобильных телефонов и число Интернет-пользователей.

2. Фактор 2 "Плотность дорожной сети" имеет положительный знак факторной нагрузки и включает в себя площадь стран, протяженность их сухопутных границ и железных дорог. Данный фактор позволяет определить плотность существующей дорожной системы и потенциал ее развития.

3. Фактор 3 "Валовой показатель" – относительно нейтральный фактор, включающий в себя показатель ВВП на душу населения. Данный показатель для проводимого анализа не несет существенной нагрузки.

Разнонаправленные факторы свидетельствуют о сложности реализуемого проекта ОПОП, тем не менее их необходимо учитывать. Однако при равной вовлеченности всех стран-участниц к подготовке и реализации проектов, учитывая возможности каждого участника, создается платформа для реализации долгосрочного сотрудничества.

Таким образом, в рамках данного раздела настоящей работы нами были использованы многомерные методы проведения анализа (кластерный и факторный

анализ), использование которых позволило автору настоящей работы сделать следующие выводы:

1. Было выявлено, что проектирование и реализация любого транспортного коридора требует проведения фазы анализа для исключения возможных ошибок и некомпенсируемых затрат, к числу которых относятся привлечение иностранных инвестиций.

2. Как известно, целью кластерного анализа является объединение разнородных объектов в классы на основе максимального сходства. В рамках данной работы автором было предложено проанализировать возможных участников Северного транспортного коридора проекта ОПОП с учетом наличия разнородных показателям (или признаков) и выявить оптимальный маршрут. В итоге, исходя из проведенного нами анализа стран по ряду различных критериев, нами были получены список кластеров, от наиболее «привлекательных» участников Северного транспортного коридора к наименее.

3. Кроме того, автор настоящей работы также провел факторный анализ, который позволил определить положительные и негативные факторы, оказывающие определенное влияние на реализацию ОПОП. Результатом проведения факторного анализа стал выбор трех групп факторов («Экономико-логистический», «Плотность дорожной сети», «Земельные ресурсы»). Проведенный в настоящей диссертационной работе факторный анализ позволил выявить факторы, определяющие эффективность реализации нового транспортного коридора.

Исходя из изложенного в рамках данной главы настоящей диссертационной работы, можно сделать следующие выводы:

1. Торгово-экономическое сотрудничество России и Китая ежегодно расширяется, что подтверждается созданием совместных предприятий партнеров из КНР и РФ. Так, например, одним из значимых успехов торгово-экономического сотрудничества РФ и КНР является создание Российско-китайского инвестиционного фонда (РКИФ), основанного при сотрудничестве Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) и Китайской инвестиционной корпорацией.

Одним из поддержанных им проектов стал Дальневосточный центр глубокой переработки древесины в Хабаровском крае, реализуемый RFP Group, объединившей активы 25 лесопромышленных предприятий. Кроме того, в регионах Дальнего Востока создано несколько предприятий с китайскими инвестициями, основной деятельностью которых является выращивание сои и кукурузы, а также мясное и молочное животноводство и аквакультура. Также наиболее привлекательными проектами остается разработка энергоресурсов Дальнего Востока и Арктики, что подтверждается заключением Соглашения с самым большим объемом инвестиций, 740 миллиардов рублей, заключенного между компаниями Sherwood Energy (Гонконг) и Агентством Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АПИ), основу которого составят разведывательные работы и собственно разработка газовых месторождений Западной Якутии, а также реализация глубокой переработки природного газа и его транспортировки на рынок АТР. Говоря о развитии сотрудничества в сфере услуг, стоит отметить заключение соглашения между компанией "Арктик Оушен Холдинг Групп" (дочерней компании холдинга SUN, Гонконг) и АПИ о создании на Камчатке туристического кластера "Азиатская деревня", суммарный объем инвестиций в который составит 57,2 миллиарда рублей.

2. Нами были выявлены факторы, оказывающие сдерживающее влияние на углубление партнерских отношений РФ и Китая, среди которых стоит отметить возрастающую геополитическую напряженность, продолжающееся санкционное противостояние России с западными странами, а также значительное сокращение двустороннего товарооборота в стоимостном выражении с крупнейшим торговым партнером РФ – Украиной (с 39,6 млрд долл. США в 2013 до 14,98 млрд. долл. США в 2018 году соответственно).

3. Было выявлено, что, начиная с 2016 года, инвестиционное и финансовое сотрудничество РФ и КНР вышло на новый уровень и является стратегически важным направлением развития взаимоотношений двух государств, что подтверждает проведенный автором настоящей работы SWOT-анализ привлекательности рынков РФ и КНР, который свидетельствует о том, что

предприниматели из Китая и России считают рынки своих партнеров достаточно привлекательными. Однако в данной диссертационной работе были выявлены основные опасения иностранных инвесторов, которые препятствуют развитию двустороннего сотрудничества, среди которых стоит выделить экономическую нестабильность в России и возможность девальвации российской валюты, аналогичную кризису 1998 года, в связи со значительной зависимостью формирования доходной части бюджета от изменения цен на нефть.

В следующей главе настоящей диссертационной работы, являющейся заключительной частью проводимого исследования, представлен предложенный автором настоящей работы количественный подход к оценке эффективности реализации проекта «Один пояс, один путь», основу которого составила методика, применяемая Федеральным статистическим ведомством Германии для оценки эффективности внешнеторговой деятельности страны, но представленная в серьезном авторском переложении, в том числе, и с точки зрения ее содержательной трактовки.

ГЛАВА 3 ВОЗМОЖНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ИНТЕГРАЦИОННОЙ МОДЕЛИ РОССИЙСКО – КИТАЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

3.1 Основные задачи и направления сопряжения ЕАЭС и мегапроекта «Один пояс, один путь»

С 2016 года одним из главных центров интенсивного развития интеграционных процессов в мире стало евразийское пространство. Начиная с Таможенного союза и Единого экономического пространства, был взят курс на формирование ЕАЭС с последующим включением в данное объединение Армении и Киргизстана, что позволило сформировать в Евразии общую таможенную зону, где проживает около 200 млн. чел.

Как известно, крупнейшим торгово-экономическим и политическим партнером ЕАЭС в настоящее время является Китай – крупнейшая экономика мира и крупнейший источник прямых инвестиций в мире. Так, например, в 2017 году Китай инвестировал 120 млрд долл. США, что на 24% меньше, чем в 2016 году, из которых14,36 млрд долл. США были вложены в 59 государств, расположенных вдоль «Одного пояса, одного пути». Данный показатель составил 12% совокупного объема прямых нефинансовых инвестиций за рубежом и вырос по сравнению с 2016 годом на 3,5% [100]. Реализация проекта «Один пояс, один путь» носит долгосрочный характер и может оказать существенное влияние на внешнюю политику страны. В связи с этим промышленная кооперация является важной составляющей проекта «Один пояс, один путь». Востребованность политики наращивания китайских инвестиций за рубежом также обусловлена и тем, что деятельность КНР по обеспечению экономического роста страны путем увеличения внутреннего спроса не дает существенных положительных результатов.

В условиях стремительного развития МРТС проект сопряжения ЕАЭС и инициативы «Один пояс, один путь» стоит на повестке дня у всех вовлеченных в данный проект стран. Стоит отметить, что на современном этапе РФ и остальные

страны ЕАЭС еще не состоят ни в одном из существующих к настоящему времени МРТС. Таким образом, за счет сопряжения данных проектов они смогут сформировать свое собственное МРТС, что позволит им отстаивать свои интересы и более активно влиять на процессы, происходящие в современном мировом хозяйстве.

Стоит еще раз обратить внимание на долгосрочную идею развития проекта «Один пояс, один путь», в рамках которой планируется объединить весь континент от Китая до Европы в одно экономическое пространство. На начальном этапе Правительство Китая было нацелено на заключение соглашений, обеспечивающих взаимовыгодные условия торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества со странами ЕАЭС, в связи с чем в 2015 году Россией и Китаем было подписано Совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и инициативы «Один пояс, один путь», что впоследствии было закреплено Уфимской декларацией ШОС. Данный документ дал старт началу переговоров о заключении соглашения по всеобъемлющему торгово-экономическому партнерству стран ЕАЭС и КНР.

Прежде всего, КНР четко осознает, что, реализуя инициативу, с участием стран Центральной Азии, он должен учитывать интересы РФ. При этом стоит отметить, что Россия является важнейшим геополитическим партнером Китая, а также играет заметную роль в обеспечении безопасности региона. Соответственно, для успешной реализации данного проекта интересы РФ должны быть учтены.

В свою очередь, Правительство России не рассматривает вариант агрессивного сценария «сдерживания» КНР, на развитие которого рассчитывали многие западные аналитики. Однако проект «Один пояс, один путь» вызвал явную обеспокоенность российской стороны, но в современных условиях действия внешнеторговых санкций негативная реакция на китайский проект могла привести к значительному ухудшению торгово-экономических отношений России с Китаем. Таким образом, РФ заняла нейтральную позицию по новому этапу развития отношений в рамках всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, которое было принято по итогам официального визита

действующего Президента РФ В.В. Путина в Китай в 2014 году: «Россия считает важной инициативу Китая по формированию «Экономического пояса Шелкового пути» и высоко оценивает готовность китайской стороны учитывать российские интересы в ходе ее разработки и реализации. Стороны продолжат поиск путей возможного сопряжения проекта «Экономического пояса Шелкового пути» и создаваемого ЕАЭС. В этих целях они намерены и дальше углублять сотрудничество между компетентными ведомствами двух стран, в том числе для осуществления совместных проектов по развитию транспортного сообщения и инфраструктуры в регионе» [120].

По материалам Гайдаровского форума – 2020, можно отметить, что данный интеграционный проект сопряжения не исчерпывается только зоной ШОС и зоной ЕАЭС. По сути, мы имеем все основания говорить о проекте Большой Евразии. И, когда речь идет об «Одном поясе и одном пути», то, наверное, речь идет о том, что это пояс Большой Евразии, а один путь – это путь созидания и уважения интересов всех участников этого глобального проекта. И даже Северный морской путь, который, казалось бы, изначально стоял в стороне от концепции «Один пояс, один путь» и развития ЕАЭС, приобретает совершенно иную трактовку. Согласно имеющемуся опыту, когда транспортные компании отправили груз по Северному морскому пути в Данию и сэкономили 15 дней в пути и 383 тонны топлива. Исполнительный директор Института стратегического сотрудничества Китая и России подтверждает своим авторитетом качество этого золотого маршрута. Мы уже не говорим о том, что данный путь совершенно безопасен, и пираты, которые орудуют в Малаккском проливе, туда просто не смогут добраться. Кроме того, там нет никаких ограничений по тоннажу, а вот магистральный путь через Саудовский канал такие ограничения имеет. Безусловно, это не значит, что Северный морской путь во всех случаях будет эффективнее Южного канала. Важно иметь выбор, какой путь использовать, чтобы действия правительств были эффективными: следует провести оценку, какой путь выгоднее, с учетом логистической составляющей, тот и реализовывать с учетом конкретных случаев. Стоит также отметить, что два данных маршрута по контуру опоясывают Большую Евразию

[42]. Однако в это же время Россией была начата разработка различных форматов отношений РФ и КНР в Евразийском регионе. Кроме того, российская сторона понимает, что направляемые в регион китайские инвестиции не должны влиять на правила ведения бизнеса. В связи с этим Россия и другие члены ЕАЭС стараются обеспечить позитивное наполнение инициатив Китая и обозначить их институциональные границы [130].

Кроме того, для России стала очевидна необходимость официальной формулировки собственной всесторонней Евразийской континентальной стратегии. Подобный проект позволил бы не только объединить кооперационные усилия КНР, РФ и ЕС, но и разработать единые механизмы и правила ведения торговли, обеспечения военной безопасности и ряда других аспектов, которые позволят обеспечить военную безопасность и повысить темпы роста экономик континента. В настоящее время подписан ряд документов между Россией и Китаем, регламентирующих сотрудничество в рамках ЕАЭС и ЭПШП. Однако они носят больше политический, нежели экономический характер. В данных Соглашениях обозначены позиции каждой стороны, зафиксировано право равного участия в развитии Евразийского региона, а главное – понимание важности обсуждать и согласовывать стратегии в данном пространстве. Китайский проект «Один пояс, один путь» представляет собой часть внешнеэкономической стратегии Китая, который можно рассматривать, как «поворот на Запад», что было подтверждено тезисами официального выступления представителей Правительства КНР, согласно которому создание такого рода МРТС направлено на создание политического, экономического и культурного пространства внутри региона.

Однако стоит отметить, что в рамках сопряжения ЕАЭС и ОПОП появляются определенные препятствия. Так, КНР проявляет значительный интерес к развитию двусторонних партнерских отношений с отдельными участниками ЕАЭС, что подкреплено соответствующими соглашениями стран-участниц. Так, в сентябре 2015 года между Китаем и Казахстаном был заключен ряд соглашений по сотрудничеству в следующих сферах: туризм, транспорт, промышленность и

энергетика в рамках принятой программы по экономической политике «Казахстан – 2020» и проекта «Один пояс, один путь» [72].

В целом можно сказать, что страны исследуемого региона реализуют различные геополитические сценарии. Так, например, Казахстан и Киргизия были активно вовлечены в евразийскую интеграцию [92]; Узбекистан изначально держался в стороне от подобных интеграционных проектов [144]. Однако 26 апреля 2019 года Президент Республики принял участие во Втором международном форуме «Один пояс, один путь» и провел ряд двусторонних встреч с Председателем КНР [1]. Президент Туркменистана также выступил с официальным заявлением, в котором говорилось, что они полностью поддерживают проект «Один пояс, один путь». Несмотря на то, что Туркменистан не имеет прямого выхода к границам Китая, его территория занимает выгодное географическое положение для пролегающих через Центральную Азию путей сообщения [148]. В свою очередь, Таджикистан оказывается все более зависимым от Китая. Однако эксперты Республики утверждают, что инициатива Китая может быть полезной для них только при условии, если будут учтены их стратегические интересы [120]. Стоит отметить, что нет ни одной страны, которая является торговым партнером, имеющим возможность изменять или определять экономический, или политический курс стран Центральной Азии [147].

Стоит отметить, что при сопряжении инициативы Китая и ЕАЭС важную роль играют военно-стратегические аспекты. Так, расширение взаимного сотрудничества России с КНР может привести к ослаблению негативного влияния украинского конфликта, а также позволит нивелировать угрозы, исходящие со стороны Афганистана, и стран Ближнего Востока. В свою очередь, для США страны Центральной Азии имеют важное стратегическое значение в части развития нефтегазовой инфраструктуры, а также снижения роли России в данном регионе. Однако для России сотрудничество со странами Центральной Азии в настоящее время является одной из приоритетных задач, целью которого является сохранение транзитного коридора для проведения антитеррористических операций в Афганистане.

В свою очередь, китайская инициатива «Один пояс, один путь» воспринимается США в качестве крупнейшего инфраструктурного логистического проекта, который не является альтернативой Транс-тихоокеанскому партнерству, так как участниками проектов является разные по уровню экономического развития страны. Однако отношение к сухопутной и морской части проекта КНР значительно различается. Сухопутная часть, в большей степени, воспринимается позитивно, а именно поставки минеральных ресурсов из Центральной Азии на азиатские рынки и снижение роли России в регионе не противоречит политическим и экономическим интересам США. Эксперты полагают, что участие в данной инициативе сможет позитивно повлиять на ситуацию в Афганистане и Пакистане, а также наладить отношения Индии, Пакистана и КНР [141].

Морская часть проекта «Один пояс, один путь» настораживает, прежде всего, американских военных, которые встревожены деятельностью Китая на море. Так, например, планы КНР по развитию портовой инфраструктуры Пакистана и Бангладеш, а также расширение присутствия в Индийском океане и Персидском заливе позволит Китаю увеличить свою значимость в странах Юго-Восточной Азии, в первую очередь, в части территориального конфликта в районе Южно-Китайского моря. Стоит также отметить, что развитие логистики доставки минеральных ресурсов из стран Центральной Азии способствует повышению безопасности КНР в случае возможного военного конфликта и блокады морских путей.

Таким образом, не стоит игнорировать политические аспекты евразийской повестки взаимодействия КНР со странами ЕАЭС, несмотря на объявленный сугубо экономический характер данного сотрудничества.

Во избежание игнорирования позитивной повестки российско-китайского взаимодействия в евразийском регионе, Правительству РФ необходимо направить свои усилия на стимулирование внутренней консолидации позиций стран ЕАЭС по вопросам, связанным с сопряжением с китайской инициативой. Так, например, по мнению автора настоящей диссертационной работы, было бы уместно разработать соответствующие правовые документы, которые позволят упростить и

регламентировать взаимоотношения государств в сфере сопряжения. Именно поэтому необходимо наполнить взаимодействие конкретными проектами, систематизировать информацию по двусторонним проектам каждого из участников ЕАЭС с КНР, а также определить единую повестку и конкретизировать отраслевые запросы в контексте реализации многостороннего сотрудничества [152].

Однако, для стран Евразийского региона будет невыгодно свести проект сопряжения ЕАЭС – «Один пояс, один путь» к формату экономического взаимодействия ЕАЭС – КНР (и тем более, РФ – КНР или Казахстан – КНР и так далее), необходимо стремиться выйти за пределы реализации двустороннего сотрудничества между Китаем и обозначенными странами-участниками данного проекта, а также вовлечь в данное сотрудничество, например, Индию, Монголию, Иран, страны Юго-Восточной Азии и ряд других стран, чтобы эти страны на начальном этапе принимали участие в разработке всех нормативных документов и занимали активную позицию при реализации инфраструктурных коридоров, что в будущем смогло бы стать мощным фундаментом для создания зоны свободной торговли (ЗСТ). Отметим, что рассмотрение в настоящей работе таких стран, как Грузия, Индия и Туркменистан, как потенциальных участников проекта ОПОП, небезосновательно, и обусловлено естественными для каждой из обозначенных стран предпосылок реализации многостороннего сотрудничества и интересов участия в данном проекте. Так, например, интересы двустороннего взаимодействия Китая с Грузией, а также ее участие в проекте ОПОП обусловлено взаимными интересами. Несмотря на то, что Грузия не входит в число стран, которые расположены на Каспийском побережье, ее роль в региональных процессах сложно переоценить в связи с выгодным географическим положением, связанным с наличием черноморских портов в Поти и Батуми, что обусловило интерес к ней КНР. Важное значение для Китая имеет наличие пролегающей через Грузию магистрали Восток – Запад, связывающей Азербайджан с побережьем Черного моря, а также наличие действующей железнодорожной магистрали Баку – Тбилиси – Карс, позволяющей ускорить контейнерные, иные товарные, а также перевозки

пассажиров примерно на 45 процентов [42]. В свою очередь, Китаем были вложены значительные инвестиционные ресурсы в экономику Грузии, а также наблюдался стремительный рост взаимной торговли, что выгодно, в том числе, для грузинской стороны, так как это позволяет увеличить доходную часть бюджета Грузии. В свою очередь, развитие транспортной инфраструктуры для Грузии также способствует развитию грузинской торговли не только с Китаем, но и с другими странами, за счет возведения различных видов транспортных магистралей.

Наиболее спорным вопросом являются интересы Индии с точки зрения участия в обозначенном проекте, в связи с тем, что эта страна является также значимым участником современной международной торговли, имея целый ряд противоречий с Китаем, например, связанных с территориальными разногласиями. В связи с обозначенными противоречиями в 2016 году между Индией, Афганистаном и Ираном было подписано Трехстороннее транзитное соглашение, согласно которому Индия взяла на себя обязательства финансировать строительство порта в Иране. Поэтому участие в обозначенном проекте Индии можно рассматривать на современном этапе только в рамках авторской гипотезы и на этом основании включать Индию в расчет возможной эффективности реализации проекта ОПОП.

Еще одной страной, представленной в рамках настоящей работы, как возможный участник проекта ОПОП, является Иран. Как известно, он является стратегически важным участником проекта «Один пояс, один путь», обеспечивая Китаю стратегические позиции на юге, а также возможный транзит товаров в Европу, через Африку. В свою очередь, Иран в настоящее время инвестирует в данный проект значительные средства, так как Китай является его основным торговым партнером. Иран при участии в обозначенном проекте ожидает выйти на новый уровень торговых отношений. Кроме того, участие в данном проекте для Ирана – это возможность модернизации железнодорожного и автомобильного транспорта, что приведет к росту туристического потока в страну [125].

Вызывает интерес возможное участие Монголии в проекте ОПОП. Участие этой страны в обозначенном проекте носит противоречивый характер: с одной

стороны, Монголия стремится снизить свою экономическую и политическую зависимость от КНР. С другой стороны, в том случае, если Монголия откажется от участия в настоящем проекте, то Монголии придется уступить свое место Казахстану, лишившись потенциальных выгод. Кроме того, важным аргументом возможного участия в обозначенном проекте является общность интересов китайской инициативы и монгольской программы «Степной путь». Участие Монголии в проекте будет способствовать строительству новых авто и железнодорожных магистралей, которые будут пересекать территорию Монголии от границ с Китаем до границы с Россией [28].

Обозначенный тезис о необходимости выхода Китая за рамки двустороннего торгово-экономического сотрудничества с исследуемыми странами подтверждается представленными нами расчетами. Оценить эффективность обозначенного проекта автором настоящей диссертационной было предложено с использованием формулы, применяемой Федеральным статистическим ведомством Германии. Данная формула применяется в Германии для оценки эффективности внешней торговли страны в интегральном выражении. Для обозначенных целей используется показатель эффективности внешнеторговых операций в стране ($ExpPerf_t$), «который характеризует динамику экспорта страны в период времени *t*, относительно изменений совокупных объемов экспорта, текущего и базового годов, по сравнению с относительным изменением импорта исследуемого периода. Если полученное значение больше единицы, то это значит, что экспорт исследуемой страны – экспортера растет быстрее, чем импорт. Если полученное значение меньше единицы, то экспорт растет более медленными темпами, чем импорт, соответственно. Следовательно, относительные темпы роста экспорта сокращаются, а импорта в стране становится относительно больше» [55].

Для расчета данного показателя ($ExpPerf_t$) используется следующая формула [3.1.]:

$$ExpPerf_t = (\sum X_t^D / \sum X_{t-1}^D)/(\sum J_t^i / \sum J_{t-1}^i) \qquad [3.1.]$$

Где

X – совокупный объем экспорта в период t;

J – совокупный объем импорта в период t.

Новизна авторского подхода заключается в том, что данный показатель ($ExpPerf_t$) предлагается использовать в страновом разрезе для расчета эффективности взаимной торговли КНР со странами, участвующими в проекте «Один пояс, один путь» для того, чтобы дать собственную оценку, какое количество стран окажется наиболее эффективным при реализации исследуемого проекта. Реализация предложенной автором методика включает в себя следующие этапы:

1. На первом этапе предложено провести расчет показателя $ExpPerf_t$ для каждой из восьми пар стран, участвующих в проекте.

2. В рамках данного этапа проводится последовательное включение исследуемых стран (России, Грузии, Индии, Ирана, Казахстана, Монголии, Туркменистана и Турции) в обозначенный расчет и проводится последовательное суммирование соответствующих показателей внешней торговли (экспорта и импорта) исследуемых стран.

3. На данном этапе проводится повторная оценка эффективности экспорта с использованием коэффициента $ExpPerf_t$, по результатам которого делается вывод, при каком количестве стран эффективность проекта будет максимальной.

В отличие от немецкой методики, автором предложено оценивать не интегральные показатели экспорта страны, а экспорт в страновом разрезе. При этом, полученные результаты не варьируются от 0 до 1, а могут значительно превышать данное значение в связи со значительными отклонениями данных китайской торговли от статистических показателей по торговле исследуемых стран – партнеров в рамках проекта «Один пояс, один путь». А наибольшая эффективность рассматриваемого показателя достигается в том интервале, где значение $ExpPerf_t$ стоит наиболее близко к единице. Как мы видим, такому критерию соответствует интервал, в который включено максимальное количество

стран-членов интеграционного проекта «Один пояс, один путь», что ранее было подтверждено тезисами научной и политической общественности.

Отметим, что методика, ранее предложенная в одной из российских диссертационных работ, связанная с модификацией немецкой формулы и разработкой на ее основе критерия, применяемого в страновом разрезе, не оценивает эффективность торговли при последовательном включении новых стран, а проводит расчет только экспортного потенциала на основе интегральных показателей внешней торговли, полученных с помощью методики регрессионного анализа [109]. Поэтому предложенная автором настоящей работы методика является абсолютно новой, как с точки зрения решаемых задач, так и в части выбранного подхода к оценке данного экономического явления, поскольку страны именно в таком формате ранее не взаимодействовали между собой. Например, вызывает интерес такая пара стран, как КНР – Грузия, в рамках исследования современного этапа развития КНР (2008–2018 годы). Отметим, что торговля Китая с Грузией развивалась разнонаправленно: так, в кризисный 2008 год значение эффективности экспорта Китая в Грузию составило 7,139, что свидетельствует о существенном росте поставок китайских товаров в Грузию и спаде грузинских поставок в Китай соответственно. Такое значение показателя эффективности экспорта Китая в Грузию в 2008 году было обусловлено следующими факторами:

1. В 2007 году Всемирный банк назвал Грузию экономическим реформатором номер один в мире и неизменно поставил страну на первое место в рейтинге легкости ведения бизнеса.

2. Экономика Грузии поддерживается относительно свободной и прозрачной атмосферой в стране.

3. Благоприятная атмосфера для ведения бизнеса.

Повторный существенный рост показателя эффективности экспорта Китая в Грузию наблюдался в 2011 году, что обусловлено следующими факторами:

- Стабильное экономическое развитие, либеральная и ориентированная на свободный рынок экономическая политика, только 6 налогов, необходимых для уплаты, а также сниженные налоговые ставки, сокращение количества лицензий и

разрешений, значительно упрощенные административные процедуры и введенные льготные торговые режимы с зарубежными странами.

- Выгодное географическое положение, хорошо развитые, интегрированные и мультимодальные перевозки, развитая инфраструктура.
- Образованная, квалифицированная и конкурентоспособная рабочая сила представляет собой прочную основу для успешного ведения бизнеса в Грузии.
- Есть свободные промышленные зоны, где компании освобождены от всех корпоративных налогов.

4. Наиболее критичное падение обозначенного показателя наблюдалось в 2009 году, что было обусловлено последствиями глобального финансового кризиса.

Как было описано выше, используются статистические данные по показателям экспорта и импорта, характеризующие экспортно-импортные соотношения исследуемых стран. При этом, показатели экспорта и импорта страны используются в стоимостном выражении. Особенностью авторской методики является исследование внешней торговли в страновом разрезе. Кроме того, представленная автором настоящей диссертационной работы методика позволяет проводить последовательную оценку эффективности внешней торговли при вступлении новых стран в проект «Один пояс, один путь».

В данном исследовании была проведена количественная оценка перспектив проекта «Один пояс, один путь» в страновом разрезе с использованием обозначенной методики. Статистические данные по взаимной торговле Китая с исследуемыми странами представлены в Приложении Е настоящей работы. В Приложении Ж приведены результаты расчетов эффективности торговли Китая с исследуемыми странами: Грузией, Индией, Ираном, Казахстаном, Монголией, Туркменистаном и Турцией. В Приложении Ж настоящей работы приведены результаты расчетов с использованием формулы эффективности экспорта в страновом разрезе при последовательном включении в нее исследуемых стран, которые подтверждают справедливость высказанного нами тезиса о

необходимости сведения проекта сопряжения КНР – ЕАЭС «Один пояс, один путь» к многостороннему формату.

Результаты проведенного нами расчета представлены на рисунке 3.1 диссертационной работы. Согласно представленным на графике результатам, было выявлено, что, чем больше стран вовлечены в интеграционное объединение и в процесс взаимной торговли, тем эффективнее является данное взаимодействие для стран-участниц интеграционного проекта. Так как показатель $ExpPerf_t$ наиболее близок к единице именно при включении всех исследуемых стран в данный проект, то такое взаимодействие оказывается наиболее эффективным при максимизации количества стран – участниц интеграционного объединения.

Как было описано выше, используются статистические данные по показателям экспорта и импорта, характеризующие экспортно-импортные соотношения исследуемых стран. При этом, показатели экспорта и импорта страны используются в стоимостном выражении. Особенностью авторской методики является исследование внешней торговли в страновом разрезе. Кроме того, представленная автором настоящей диссертационной работы методика позволяет проводить последовательную оценку эффективности внешней торговли при вступлении новых стран в проект «Один пояс, один путь».

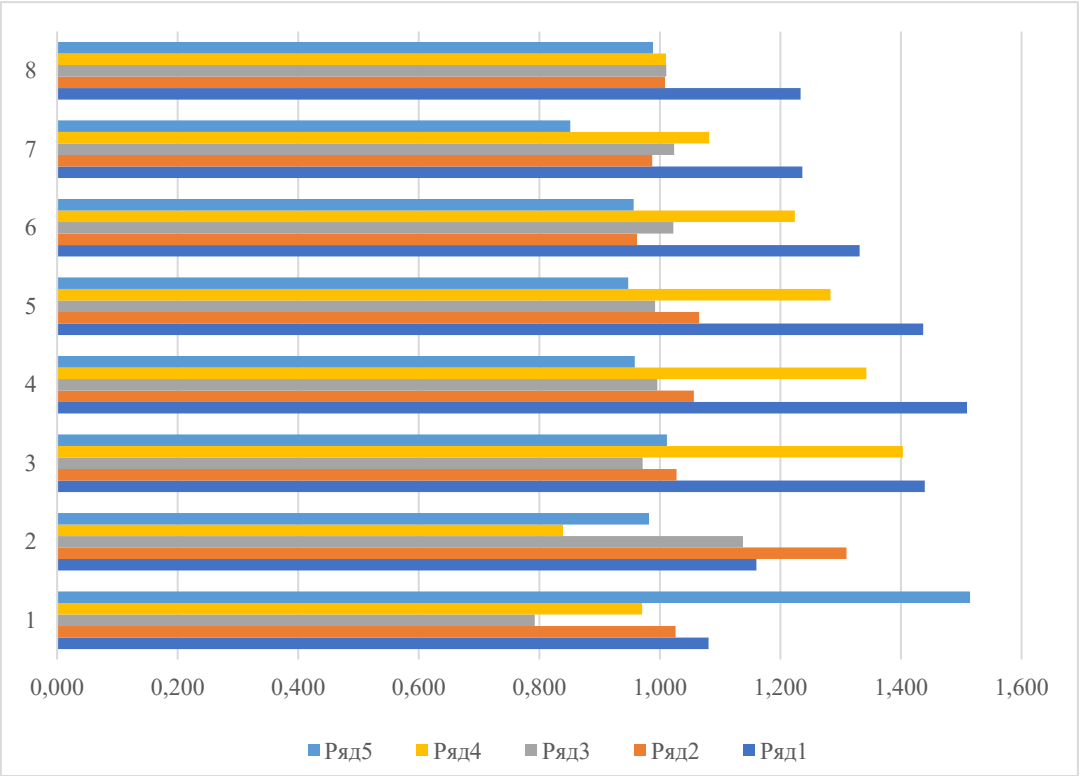

Рисунок 3.1 — Значение показателя эффективности $ExpPerf_t$ для торговли Китая со следующими странами: Грузия, Индия, Иран, Казахстан, Монголия, Россия, Туркменистан

Источник: составлено автором по данным глобальной базы внешней торговли TrendEconomy

Таким образом, в рамках данного раздела настоящей работы предложена методика количественной оценки эффективности последовательного включения в проект «Один пояс, один путь», разработанная на основе формулы, применяемой Федеральным статическим ведомством Германии для оценки интегральных показателей экспорта страны, но представленная в серьезном авторском переложении. Оценка проводится в годовом разрезе. С учетом предложенной методики возможно проводить такого рода оценки в квартальном и даже месячном разрезах.

3.2 Оценка перспектив развития различных сфер российско-китайского сотрудничества в рамках проекта «Один пояс, один путь»

В настоящее время уже можно сделать вывод, что в рамках мегапроекта «Один пояс, один путь» Правительство Китая делает попытки создать в Евразии крупное международное экономическое пространство, в рамках которого появится возможность реализовывать множество различных проектов – от транспортных до гуманитарных. При этом Правительством Китая учитывается как актуальность и насущная необходимость сотрудничества двух стран, так и интересы непосредственно КНР, связанные с продвижением товаров, услуг и капитала на российский рынок.

Для разработки и предложения соответствующих практических мер российско-китайского сотрудничества необходимо учитывать, что в рамках проекта «Один пояс, один путь» планируется усиление взаимодействия не только с Россией и странами Центральной Азии, но и ко-адаптация с интересами государств Европейского Союза. Отметим, что ЕС поддерживает китайскую инициативу, рассматривая ее как возможность более тесного сотрудничества с КНР. Проект «Один пояс, один путь», прежде всего, дает возможность создания «платформы для сопряжения интересов ЕС и Китая». В данном контексте стоит отметить, что товарооборот Китая и стран ЕС в 2016 году превысил 500 млрд. долл. США, а к концу 2020 годы стороны имели своей целью увеличение двустороннего товарооборота до 1 трлн. долл. [22]. В конце ноября 2017 года еще три государства Центральной и Восточной Европы – Эстония, Литва и Словения – дали согласие на участие в масштабном интеграционном проекте «Один пояс, один путь», инициированном Китаем. Соответственно, в 2020 году 16 стран Центральной и Восточной Европы – Албания, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Латвия, Литва, Македония, Польша, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Хорватия, Черногория, Чехия и Эстония – присоединились к инициативе Китая.

Важную роль играет и то, «что Китай и страны Центральной Азии нацелены на сопряжение не только ЭПШП – ЕАЭС, но и ЭПШП – ЕАЭС – ЕС. В отсутствии партнерских отношений в треугольнике ЭПШП – ЕАЭС – ЕС, контакты будут поддерживаться только между ЭПШП – ЕАЭС и ЭПШП – ЕС. При реализации данного сценарии развития сопряжения чрезвычайно важный элемент координации ЕАЭС и ЕС будет отсутствовать. Без осуществления взаимодействия ЕС и ЕАЭС появляется большая вероятность того, что многие основные китайские проекты сопряжения ЕС и «Одного пояса – одного пути», включая транспортные, будут реализованы без участия России и ЕАЭС, которые понесут ощутимые экономические потери и утратят шанс реализации своего транспортного потенциала» [120].

При оценке перспектив российско-китайского и многостороннего сотрудничества, прежде всего, стоит выделить структурные составляющие проекта «Один пояс, один путь». С геоэкономической точки зрения основными компонентами китайской инициативы являются следующие аспекты:

1. Диверсификация основных направлений реализации проекта. На современном этапе экспертами уже выявлено восемь основных направлений «Одного пояса – одного пути», среди которых выделяют транспортное, банковское, инвестиционное, торговое, туристское, а также культурно – цивилизационное направление.

2. Активное привлечение к инициативе банковского сектора. Кроме Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, в рамках которого сформирован Фонд Шелкового пути, были также привлечены Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Всемирный банк и ряд других международных организаций.

3. Системная поддержка со стороны ООН. В настоящее время в работу включены три программы ООН, основной из которых является Программа по развитию ООН (ПРООН).

4. Возведение новых и модернизация существующих железных дорог Евразийского региона и других континентов, что является начальным этапом

развития инфраструктурной (транспортной) составляющей данного проекта. Для России такая логистика является очень выгодной, так как развитие огромной территории от Калининграда до Владивостока во многом зависит от наличия и эффективности транспортных коридоров. Стоит отметить, что, по замыслу Правительства Китая, реализация транспортных проектов будет усиливать процесс «выхода за рубеж» прямых инвестиций КНР.

Одним из основных преимуществ континентального сотрудничества является возможность совместной реализации различных проектов, что приведет к положительному эффекту для всех стран-участниц, важнейшим из которых является использование транзитного потенциала участников, локализация промышленности вдоль транспортных коридоров, увеличение экспорта и усиление внутриконтинентальных взаимосвязей. Основными участниками данного процесса являются Казахстан, Россия, Китай, Беларусь и страны ЕС.

Для оценки состояния инфраструктурного и производственного сотрудничества ЕАЭС и Китая необходимо проанализировать основные тенденции развития взаимных грузоперевозок. В 2016 году объем товарооборота стран ЕАЭС и Китая в натуральном выражении максимально возрос за последние десять лет и составил 130 млн тонн в год, что обусловлено увеличением на ¾ объемов экспорта стран ЕАЭС в КНР. В 2016 году данный показатель составил 117 млн тонн. В свою очередь, импорт стран ЕАЭС из КНР гораздо ниже экспорта и составляет примерно 15 млн тонн в год. Как известно, Россия является крупнейшей экономикой Евразийского Союза, которая фактически полностью определяет структуру внешнеторговых грузопотоков данного объединения [19].

Как известно, Китай является вторым по значимости внешнеэкономическим партнером ЕАЭС (16,2% совокупного товарооборота за 2017 год, уступая только показателям ЕС (48,9%). При этом доля ЕАЭС постоянно растет, а сотрудничество с КНР носит стратегический и долгосрочный характер. Отметим, что КНР продолжает увеличивать свое экономическое присутствие в Евразийском Союзе не только за счет укрепления торговых связей, но за счет роста ПИИ и реализации инфраструктурных проектов.

В рамках реализации проекта «Один пояс, один путь» особое внимание уделяется запуску новых транспортных коридоров, которые также лягут в основу инфраструктурной сети грузовых перевозок Единого экономического пространства в Евразийском регионе. Изначально направления сухопутных маршрутов были определены программой ЭПШП, а морские трансконтинентальные коридоры – МШП.

Стоит отметить, что основными сухопутными транспортными путями проекта стали следующие направления:

1. путь в Европу через страны Центральной Азии;
2. путь в Западную Азию через южно-азиатские страны и страны Центральной Азии;
3. путь в Юго-Восточную и Южную Азию с выходом на побережье Индийского океана.

Следует отметить, что развитие морских транспортных коридоров проходило по следующим направлениям:

1. в страны южной части Тихого океана;
2. в Европу через Индийский океан.

Как сухопутные, так и морские коридоры направлены на организацию транспортного сообщения всех регионов Китая с Африканским континентом. Сегодня, обслуживание экономики КНР выполняется в основном за счет морского транспорта, с помощью которого, как импортируют сырьевые ресурсы, так и экспортируют готовую продукцию.

Тринадцатый пятилетний план социально-экономического развития КНР на 2016–2020 годы предусматривает создание собственной транспортной системы страны, которая будет объединять, как внутренние, так и международные маршруты в единую транспортную систему [142]. В рамках «Комплексного плана развития современных транспортных коридоров Китая» основной идеологией равномерного и эффективного увеличения грузовых перевозок является задача общего интегрирования всех видов транспорта в единую систему. Важное место в данном процессе отведено железнодорожному транспорту, который на данный

момент не полностью использует имеющиеся возможности. Достаточно низким является показатель грузовых перевозок железнодорожным транспортом в Китае – 3% совокупного объема контейнерных грузоперевозок всеми видами транспорта в то время, как в других странах данный показатель доходит до 20% [3]. Таким образом, Китайской железной дорогой (China Railway) к концу 2020 года планируется увеличение объема грузоперевозок контейнеров во внутреннем и международном сообщении до 10 млн TEU (в двадцатифутовом эквиваленте) в год, что составит 25% совокупных контейнерных перевозок страны [40]. Прирост планируется осуществить за счет существующего потока контейнеров из Китая в ЕС, который обслуживается морским транспортом, что составляет около 22 млн TEU за год.

Запуск контейнерных поездов из Китая в страны ЕС через территорию России, Казахстана и Белоруссии позволит почти в два раза сократить время транспортировки грузов морским транспортом. В связи с этим Правительством КНР в рамках реализации инициативы «Пояса и пути» активно развивается маршрутная сеть контейнерных поездов. Так, например, начиная с 2016 года между городами Сиань – Будапешт, Чжэнчжоу – Гамбург, Шэньян – Лейпциг, Чунцин – Дуйсбург, Хэйфэй – Гамбург, Ланьчжоу – Гамбург было запущено множество новых сухопутных транспортных маршрутов, начиная от города Иу) на востоке Китая до Лондона и Мадрида, и из Иу в Тегеран через территорию Казахстана и Туркменистана.

В настоящее время 27 городов Китая имеют железнодорожное сообщение с 28 европейскими городами. Россия, Казахстан и Беларусь являются транзитными государствами с широкой сетью собственного железнодорожного грузового сообщения с КНР. Среди маршрутов, проходящих через страны ЕАЭС, стоит выделить следующие: Далянь – Калуга (РФ), Чэнду – Сморгонь (Беларусь), Шэньчжэнь – Колядичи (Беларусь), Сиань – Достык (Казахстан). В связи разработанными новыми маршрутами китайский контейнеро-перевозчик (CRCT) в 2017 году планировал увеличить объемы грузовых перевозок в страны ЕС до 2,2

тыс. и до 1,5 тыс. в страны Центральной Азии к 2020 году, однако в связи с COVID – 19 обозначенные показатели к концу 2020 года не были достигнуты [45].

Отметим, что наращивание объемов железнодорожных контейнерных перевозок планируется не только за счет грузов, транспортируемых морскими путями, но и за счет привлечения дополнительного грузопотока западных стран, идущего транзитом в морские порты Китая. По итогам саммита ШОС, который состоялся в 2018 году, Председателем КНР и Президентом Казахстана был согласован запуск железнодорожного сообщения между китайским портом Ляньюньган и Свободной Экономической зоной Казахстана «Хоргос – Восточные ворота», которая располагается на границе Казахстана с Китаем. Данный проект можно считать примером взаимовыгодных партнерских отношений двух государств, которые нацелены на развитие транспортных маршрутов в рамках реализации проекта «Один пояс, один путь», а также с учетом плодотворного сотрудничества транспортных компаний.

В свою очередь, Национальная железная дорога Казахстана (АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы») стала соучредителем терминала в порту Ляньюньган [93], в то время как главный морской перевозчик Китая COSCO Shipping купил 49% капитала порта Хоргос, являющегося зоной свободной торговли Казахстана. Как известно, из данного порта были запущены поезда в страны Европы и Центральной Азии транзитом через Казахстан, а из ЗСТ Хоргос грузы транспортируются в порт доставки их морским транспортом в страны АТР. Планируется, что почти 60% грузового потока придется на страны Центральной Азии. Так, за первые 6 месяцев 2017 года через порт Ляньюньган Казахстаном было отправлено примерно 1 млн тонн пшеницы в Юго-Восточную Азию [12].

Стоит также отметить, что ожидается активное развитие транспортной сети доставки грузов контейнерами между КНР и странами Центральной и Южной Азии, в первую очередь, Кыргызстаном, Узбекистаном, Таджикистаном, Афганистаном, Пакистаном, через которые запланирован запуск новых железнодорожных путей сообщения с Синьцзян-Уйгурским автономным районом

КНР. В Декларации ШОС, подписанной по итогам саммита, особое внимание было уделено значимости многостороннего сотрудничества в сфере транспортировки грузов, так как партнерство подобного формата при запуске крупных инфраструктурных проектов и создании мультимодальных логистических центров является более эффективным.

Со стороны Китая проявляется интерес к расширению маршрутных коридоров контейнерных поездов в рамках проекта «Один пояс, один путь». В связи с этим в КНР на высшем уровне организовано большое количество встреч стран-участниц инициативы для построения взаимовыгодных партнерских отношений, целью которых является развитие транспортных коридоров. Со своей стороны, Китай оказывает финансовую поддержку и реализует различные инфраструктурные проекты. Таким образом, за 2016 год китайские компании получили прибыль от зарубежных проектов в размере 159,4 млрд. долл., что на 3,5% больше, чем за 2015 год [3]. При этом большая ее часть была получена за счет железнодорожных проектов. Также в 2016 году был подписан ряд новых контрактов на общую сумму около 245 млрд. долл., что больше на 16,2% по сравнению 2015 годом [3].

Для России углубление партнерских отношений с Китаем в сфере развития транспортной инфраструктуры носит стратегически важный характер. Примером двустороннего и многостороннего форматов сотрудничества исследуемых стран можно считать недавно запущенные железнодорожные коридоры «Восток – Запад» из КНР в ЕС через страны ЕАЭС; «Китай – Монголия – Россия» в рамках проекта «Один пояс, один путь»; «Приморье – 1» и «Приморье – 2», которые соединяют северо-восточные провинции Китая с дальневосточными регионами России. В Указе Президента РФ В.В. Путина от 30 ноября 2016 года было заявлено, что данное многостороннее сотрудничество способно объединить различные интеграционные проекты Евразийского региона, среди которых стоит отметить ЕАЭС, ШОС, АСЕАН, китайскую инициативу «Один пояс, один путь», и оказать содействие в формировании более обширного интеграционного проекта – Большое Евразийское Партнерство (БЕП), которое расположится на территории от

Атлантического до Тихого океана [95]. Отметим, что в настоящее время нет четкого определения границ данного партнерства на политической карте Евразии. Однако, если предположить, что подобные региональные объединения образуются за счет налаживания эффективных транспортных сообщений между всеми странами-участницами интеграционного партнерства, то можно сделать вывод, что первые шаги по созданию будущего прообраза БЭП были уже сделаны.

Как известно, весной 2017 года Белоруссия, Германия, Казахстан, Китай, Монголия, Польша и Россия подписали Соглашение об углублении сотрудничества в организации железнодорожных контейнерных перевозок на маршрутах от Китая до ЕС. Данным Соглашением предусмотрено усовершенствование механизмов координации транспортировочного процесса. Кроме того, было согласовано развитие железнодорожной инфраструктуры, разработан общий порядок обмена информацией при проведении таможенной очистки грузов, запущена более гибкая тарифная политика, внедрены единые стандарты обслуживания. Постепенное выполнение мероприятий, предусмотренных Соглашением, позволит увеличить эффективность трансграничных грузоперевозок по железнодорожным коридорам Евразии, что будет содействовать расширению торговых связей и интеграционных процессов стран-участниц проекта «Пояса и пути», а в будущем – в рамках БЭП.

Проводя оценку российско-китайского, а также многостороннего, инфраструктурного и производственного сотрудничества в рамках проекта реализации «Один пояс, один путь», считаем необходимым предложить возможные перспективные направления многостороннего сотрудничества. Предложенные направления и формы сотрудничества разработаны автором настоящей диссертационной работы с учетом общих направлений сотрудничества в рамках реализации проекта «Пояса и пути»:

1. Содействие взаимной торговле.

Большая часть вопросов по развитию торгово-экономического партнерства регламентируется ЕЭК (Евразийской экономической комиссией). Для Правительства России одним из важнейших направлений в рамках реализации настоящего проекта является стимулирование диалога Китая и ЕАЭС, с учетом

постановки долгосрочных целей по созданию зоны свободной торговли между ЕАЭС и Китаем. Одними из основных векторов торгово-экономического сотрудничества для РФ и стран ЕАЭС являются следующие направления:

- увеличение объемов обмена информацией в сфере использования современных мер торговой политики в части создания специальных контактных центров на взаимовыгодной основе, где стороны смогут оперативно получать информацию по вопросам, связанным с торговыми ограничениями;
- расширение форматов и направлений сотрудничества таможенных органов стран-участниц Союза, путем создания механизмов электронного обмена информацией и формирования системы «единое окно»;
- опись уже работающих в двусторонней торговле общеадминистративных мероприятий, выявление и определение основных направлений упрощения процедур с использованием Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли;
- расширение мер, направленных на борьбу с контрафактной, контрабандной продукцией и пресечение оборота недостоверно декларируемых товаров.

2. Инвестиции.

К концу 2021 года за счет реализации совместных проектов Правительство Китая и России планирует увеличить объем прямых иностранных инвестиций из КНР в РФ в семь раз путем расширения сотрудничества в инвестиционной сфере между Китаем и странами ЕАЭС, в первую очередь, с Казахстаном и Кыргызстаном. Идеологом проводимых в рамках ЕАЭС преобразований является Россия. Соответственно, планируется совершенствование нормативно-правовых аспектов регулирования данного партнерства, используя современные практики, которые способствуют улучшению условий доступа для инвесторов на рынки ЕАЭС [127].

В настоящее время Китаем ведутся переговоры с ЕС и США по формированию новых форматов инвестиционных соглашений. Таким образом, если Россия и страны ЕАЭС нацелены на углубление партнерских отношений с

Китаем в данной сфере, то им необходимо принять во внимание передовые практики и модернизировать свой подход к решению обозначенных задач. По этой причине нам бы хотелось выделить следующие приоритетные направления взаимодействия Китая с США, ЕС и ЕАЭС:

- Обновление/заключение соглашений о поощрении и взаимной защите капиталовложений, в частности, за счет обеспечения большей прослеживаемости и открытости принципов реализации соглашений, а также осуществлении оперативной разработки и внедрения более жестких положений, которые позволят обеспечить исполнение обязательств партнеров, что типично для новых договоренностей между Китаем с Европейским Союзом и США.
- В Китае более ста отраслей находятся под полными или частичными ограничениями для доступа иностранных инвесторов, в то время как отечественная практика регулирования доступа иностранного инвестирования на внутренний рынок менее жесткая. В связи с этим необходимо получить возможность составления и заключения секторальных приложений об инвестициях, в которых будут учитываться национальные особенности, а также уравниваться возможности инвесторов.
- Достижение реализации обозначенных соглашений по вопросам эффективной защиты прав интеллектуальной собственности путем подписания соответствующего соглашения, которое может быть использовано, как в рамках существующих, так и в рамках планируемых к реализации проектов в сфере производства и экспорта высокотехнологичной продукции, среди которых стоит выделить следующие отрасли: авиационная и космическая промышленность, ядерная энергетика, нанотехнологии и ряд других высокотехнологичных отраслей. Перед запуском новых мер их необходимо отработать, чтобы Китай не смог получить несанкционированный доступ к технологиям и объектам промышленной собственности стран ЕАЭС. Обозначенные опасения о возможном доступе Китая к технологиям также представлены и подтверждаются результатами исследования, изложенного автором работы.

- Для привлечения дополнительных инвестиций и расширения производственного сотрудничества необходимо произвести опись и представить все возможности таких специальных зон, как экономические, технопарки, опережающего и инновационного развития.
- Путем запуска узкоспециализированных промоутерских мероприятий представить инвесторам все возможности данных зон.
- Создание единого информационного каталога преференциальных налоговых юрисдикций, например, различных категорий особых экономических зон стран Евразийского союза и Китая, в котором будут представлены их описания, специализация, регуляторные режимы, льготные возможности, правила регистрации и другие существенные аспекты функционирования.

3. Инфраструктура.

Как известно, инициатива «Один пояс, один путь», прежде всего, нацелена на развитие инфраструктурных проектов. В связи с этим необходимо выявить следующие основные направления развития сотрудничества в данном сегменте:

- Достижение соглашений в сфере взаимного обмена информацией и проработки планируемых к реализации инфраструктурных проектов и, в частности, трансграничных транспортных коридоров, которые свяжут Китай с ЕАЭС и со странами Европейского Союза. На начальных этапах целесообразно необходимо сформировать специализированный совет, отвечающий за транс-евразийскую транспортную сеть, где примут участие представители КНР и стран ЕАЭС.
- Соединение и координация мероприятий по разработке национальных программ для упрощения пропускных систем на пограничных пунктах, которые также будут содействовать углубление торгово-экономического сотрудничества.
- Формирование общей информационной базы, в которую будут включены все планируемые к реализации инфраструктурные проекты в рамках сопряжения ЕАЭС и инициативы Китая «Один пояс, один путь». В данной базе планируется провести описание условий доступа заинтересованных предприятий к данным проектам, в связи с чем идея сопряжения ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути станет более прозрачной и привлекательной для бизнеса;

- Разработка определенного механизма отбора и запуска общих экспериментальных инфраструктурных проектов в формате государственно-частного партнерства для тестирования ведущих практик сотрудничества в области взаимных интересов, среди которых стоит отметить организацию строительства автомагистралей, «сухих портов», а также развитие энергетической инфраструктуры.
- Осуществление сложных программ по созданию транс-евразийских железнодорожных коридоров, принимая во внимание национальные задачи по развитию стран ЕАЭС, их углубление в экономическую интеграцию и реализацию проекта по сопряжению.

Стоит отметить, что важнейшей задачей обозначенного сегмента является возможность согласования партнерами взаимовыгодных условий совместной деятельности в части усовершенствования уже существующих и создание новых транспортных коридоров.

4. Финансы

Для стран ЕАЭС во главе с Россией в условиях ограничения доступа национальных компаний к иностранному финансированию особый интерес вызывает данная сфера партнерства, которая также будет способствовать укреплению партнерских отношений с Китаем. Таким образом, автором настоящей диссертационной работы выделены следующие перспективные направления развития сотрудничества ЕАЭС с Китаем:

- Создание специальных условий, способствующих расширению проведения расчетов в национальных валютах стран-участниц и упрощению процедуры открытия счетов нерезидентами в рамках реализации партнерства.
- Достижение соглашений с китайской стороной путем проведения консультаций для смягчений ограничений в финансовом секторе, а именно, в вопросах получения прибыли от реализации ценных бумаг, так как в Китае действуют серьезные ограничения на вывоз капитала.
- Согласование вопросов страхования рисков с китайской стороной на регулярной основе.

5. Развитие делового, научно-технического и технологического сотрудничества

Одним из основных компонентов проекта сопряжения ЕАЭС и инициативы Китая «Один пояс, один путь» является формирование соответствующей институциональной среды, которая будет способствовать деловому, научно-техническому и технологическому сотрудничеству. Согласно предложенным в рамках настоящей работы рекомендациям, нами были выявлены следующие перспективные направления данной деятельности:

- Необходимо создать сеть делового сотрудничества ЕАЭС – Китай, основу которой составят существующие в настоящее время региональные центры в России, а также создавать аналогичные центры в других странах партнерства, путем использования уже действующих практик и технологий содействия развитию международного сотрудничества малого и среднего бизнеса. На наш взгляд, в данном вопросе можно воспользоваться опытом функционирования сети поддержки предпринимательства и инноваций в странах Европейского союза. А в будущем данный опыт может быть использован для сопряжения ЕС и ЕАЭС – Китай.
- Расширить форматы диалогов в сфере бизнеса. В рамках реализации поддержки предприятий следует создать действующий на постоянной основе Деловой совет ЕАЭС – Китай и регулярно проводить Деловой форум ЕАЭС – Китай.

Таким образом, в рамках данного раздела диссертационной работы нами изучены возможные аспекты сотрудничества ЕАЭС во главе с Россией и Китая в рамках реализации мегапроекта «Один пояс, один путь». В рамках данного партнерства у всех вовлеченных стран появится возможность принять участие в различные проектах – от транспортных до гуманитарных. Стоит отметить, что страны ЕС также проявляют интерес к участию в данных проектах. Кроме того, в данном разделе настоящей диссертационной работы была дана оценка перспектив российско-китайского и многостороннего сотрудничества, проанализированы основные тенденции развития взаимных грузоперевозок. В качестве результата

проведенного исследования нами были предложены возможные перспективные направления многостороннего проектного сотрудничества.

3.3 Перспективы совершенствования институциональных, регуляторных и торгово-политических условий сотрудничества России ЕАЭС с Китаем

В настоящее время странам ЕАЭС необходимо сформулировать четкий подход и понять, каким образом следует выстраивать торгово-экономические и иные аспекты отношений с двумя основными партнерами в Большой Евразии – Европейским Союзом и Китаем. «В рамках инициативы Китая «Один пояс, один путь» планируется соединить восточную часть континента с западной, однако отношения ЕАЭС с ЕС последние несколько лет находятся на низком уровне и вряд ли будут урегулированы ранее 2025 года. Сближение с Китаем представляется серьезным вызовом для большого количества национальных отраслей промышленности и сельского хозяйства ЕАЭС. Однако, на сегодняшний день все же разрабатываются пути сближения стран. Москвой продвигается идея более широкого сотрудничества в формате ЕАЭС – ШОС – АСЕАН. А из непосредственных, ближайших шагов можно назвать, полезное для всех участников, сопряжение транспортных систем» [1].

После завершения институционального оформления ЕАЭС может быть достигнут более глубокий уровень интеграции его членов. В настоящее время перед ЕАЭС возник новый вопрос по встраиванию в систему глобальной торговли. Как известно, международная торговля на современном этапе находится под влиянием значительных перемен. Обозначенные изменения связаны с тем, что отдельные государства и группы стран, при отсутствии дальнейшей либерализации международной торговли в рамках ВТО, для достижения максимально благоприятных условий торговли на зарубежных рынках, призваны заключать различные торговые соглашения, направленные на снижение тарифных и нетарифных барьеров в торговле, а также развивать инвестиционное и научно-технического сотрудничество и свободу перемещения рабочей силы.

Для построения плодотворных торгово-экономических отношений ЕАЭС и России с Китаем, прежде всего, необходимо разработать стратегию и предложить единые форматы сотрудничества для всех стран обозначенных стран. На современном этапе в рамках ЕАЭС имеются следующие три основных институциональных формата взаимодействия с внешними партнерами:

- Соглашение о зоне свободной торговли (ЗСТ). Евразийская экономическая комиссия, руководствуясь мировой практикой и ожиданиями внешних партнеров, старается ставить вопросы не только в рамках классических соглашений о зоне свободной торговли, которые нацелены на снятие тарифных барьеров, но и заключают соглашения с обязательствами в сфере торговли услугами и инвестиционного сотрудничества, а также государственных закупок, защиты интеллектуальной собственности и ряду других направлений.
- Непреференциальные торговые соглашения. Данный тип соглашений не подразумевает обязательств, отменяющих пошлины, а скорее нацелено на развитие сотрудничества по снятию нетарифных барьеров, таможенному регулированию и инфраструктурным проектам.
- Заключение меморандумов о сотрудничестве с третьими странами и различными международными партнерствами. В первую очередь, предполагается упрощение взаимного обмена информацией. В то время, как внешние партнеры желают получить доступ к информации о ЕАЭС (его таможенно-тарифном регулировании, нетарифных барьеров и другим аспектам), воспринимая данное объединение, как субъект, на уровне которого происходит формирование внешнеторговой политики для рынка с более чем 180 млн потребителей» [79].

Члены Евразийского союза имеют различный подход к тому, в каком форматах и с какой скоростью ЕАЭС следует выстраивать международные торгово-экономические отношения [3]. Так, например, целью стран ЕАЭС является сохранение контроля над таким отраслями, как торговля услугами и инвестиционная деятельность, что существенно препятствует переговорному процессу по заключению соглашений по реализации зон свободной торговли.

Данные предпосылки обусловили не только организационные сложности, но и различную степень готовности участников Союза выполнять согласованные обязательства в данной сфере. Так, например, в рамках ЗСТ с Вьетнамом подобные обязательства были взяты на себя только РФ, однако в Соглашении была зафиксирована возможность вступления новых участников.

Также стоит отметить, что между странами-участниками ЕАЭС существуют различия и в географических приоритетах: так, например, стратегическими партнерами Казахстана являются Китай и Европейский Союз (50 и 11% казахского экспорта по итогам 2017 года соответственно). Для Армении важнейшим торговым партнером является Иран, оказывающий транспортно-логистические услуги Армении и являющиеся связующим пунктом между Арменией и Европейским Союзом. Кроме того, администрацией Кыргызстана официально было заявлено, что международный контур будет им интересен только после того, как внутри ЕАЭС будет полноценно функционировать общий рынок, что актуально для страны в связи с введением ветеринарно-санитарных ограничений на экспорт продукции из Кыргызстана в другие страны ЕАЭС. Беларусь, имея особую структуру экономики страны, готова выступать как заинтересованный партнер в части экспорта машиностроительной продукции при использовании различных видов компенсации для укрепления наиболее чувствительных экономических отраслей.

Как было отмечено ранее, в настоящее время Китай является основным партнером ЕАЭС в АТР, с продвижением своего проекта «Один пояс, один путь» в регионе. Кроме того, Правительство КНР параллельно со своей инициативой предлагает реализацию инфраструктурного проекта в рамках ШОС. Все страны – участницы ЕАЭС пришли к общему мнению, что в современных условиях значительного дефицита торгового баланса России с КНР, формирование зоны свободной торговли КНР и ЕАЭС может стать серьезным вызовом для многих национальных отраслей промышленности, а также для сельского хозяйства.

Однако, стоит отметить, что, относительно сотрудничества в инвестиционной сфере и сфере развития транспортной инфраструктуры сторонам

не удалось прийти к общему мнению. Так, например, Россия, которая с особой осторожностью всегда относится к углублению экономического партнерства с Китаем, опасается, прежде всего, геополитических и экономических последствий. В связи с этим Россия в настоящее время намерена реализовать партнерство с Китаем в более широком формате: ЕАЭС – ШОС – АСЕАН.

Получив максимальную выгоду от участия в ЕАЭС в части притока иностранных инвестиций и реализации новых инфраструктурных проектов, Кыргызстан и Беларусь решили воздержаться от активного участия в реализации предлагаемых проектов. В то время, как Казахстан, который еще в 2012 году объявил о своем намерении превратить страну в транспортный хаб Евразии, принял решение развивать партнерские отношения с Китаем в двустороннем формате. В настоящее время Казахстан принимает активное участие во многих транспортных проектах, которые были предложены в рамках реализации инициативы «Один пояс, один путь», в том числе, в тех, которые идут в обход России, например, так называемый, Транс-каспийский маршрут. Кроме того, уже есть целый ряд подписанных двусторонних китайско-казахстанских соглашений, общий инвестиционный портфель которых превышает 20 млрд долл. США. В рамках реализации обозначенного проекта китайские инвестиции направляются в следующие значимые отрасли: металлургию, нефте и газопереработку, АПК, а также на реализацию значимых инфраструктурных проектов [157]. Отметим, что многие из этих проектов – транспортные и индустриальные – находятся в настоящее время на стадии их реализации. Таким образом, активные действия Казахстана могут привести к тому, что Сибирь и Дальний Восток не войдут в сферу реализации китайского проекта «Один пояс, один путь», что приведет к тому, что большая часть транзитного потока пойдет через территорию Казахстана [45].

В свою очередь, Китай становится все более крупным торгово-экономическим партнером ЕАЭС – 16% совокупного товарооборота объединения с третьими странами в 2017 году, что превышает суммарные показатели товарооборота КНР с Германией и Нидерландами, которые занимают вторую и третью позиции соответственно. В стоимостном выражении взаимная торговля

ЕАЭС – КНР достигла 103 млрд долл. и только за один год (с 2016 по 2017 год) выросла на 24 млрд долл. Отметим, что для всех участников ЕАЭС Китай выступает крупнейшим торговым партнером.

Согласно оценкам Центра интеграционных исследований ЕАБР, накопленные китайские прямые инвестиции в ЕАЭС в 2017 году превысили 30 млрд. долл. [40]. Таким образом, исходя из представленной статистической информации, можно утверждать, что подписание Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве ЕАЭС с Китаем является логичным, своевременным и необходимым шагом для дальнейшего расширения и повышения качества взаимодействия бизнес-сообщества. Необходимо отметить, что сторонам удалось согласовать итоговый текст Соглашения в достаточно короткий срок – всего за два года, включая уточнение юридических и технических вопросов, что для такого масштаба соглашений является незначительным сроком. Это можно считать успехом интеграционной экономической дипломатии, тем более что ряд положений Соглашения выходит за рамки текущей компетенции Евразийской экономической комиссии, в связи с чем требовалось тесное взаимодействие по ряду аспектов с национальными законодательными органами стран ЕАЭС.

В условиях растущей нестабильности сложившихся торгово-экономических и политических связей современного мирового хозяйства Соглашение ЕАЭС–КНР дает возможность реализации конструктивного сотрудничества крупнейших стран евразийского региона, сотрудничество которых приобретает континентальные масштабы. Отметим, что Соглашение ЕАЭС–КНР является не самым широким из существующих в мире и включает в себя около 300 региональных торговых соглашений. В обозначенном Соглашении нет традиционной преференциальной повестки в части отмены таможенных пошлин и либерализации взаимного доступа на рынки услуг. Но в то же время – это современное соглашение, содержащее обширную регуляторную повестку, позволяющую снизить нетарифные барьеры, трансакционные издержки в торговле, усовершенствовать комплекс условий экономического сотрудничества. Кроме того, в Соглашение включены разделы, посвященные таможенным процедурам и упрощению условий торговли,

рассмотрены отдельные разделы, связанные с электронной коммерцией, конкуренцией, техническими барьерами в торговле, санитарным и фитосанитарным мерам, мерам защиты торговли, правам интеллектуальной собственности, государственным закупкам, а также секторальному сотрудничеству. Данное Соглашение, прежде всего, ориентировано на бизнес–структуры стран–участниц, формирует более комфортные условия осуществления внешнеторговых сделок и реализации совместных проектов.

Отметим, что заключенное Соглашение придает целостный характер инициативе сопряжения строительства ЕАЭС и китайского «Пояса и пути». Первоначальные инфраструктурная и инвестиционно–проектная составляющие сопряжения были дополнены согласованными подходами к регулированию сотрудничества и механизмами реализации общих задач и проектов. Кроме того, данное соглашение может придать дополнительные импульсы осуществлению многосторонних проектов, конечной целью которых является евразийская интеграция стран–участниц данной китайской инициативы.

Для России Соглашение ЕАЭС–КНР является значимым с точки зрения наращивания несырьевого неэнергетического экспорта: как известно, в настоящее время Китай занимает первое место среди зарубежных рынков сбыта отечественных несырьевых неэнергетических товаров. Кроме того, расширяются поставки продукции АПК, машиностроения, нефтехимии, пиломатериалов, осуществляемые в значительной степени из районов Сибири и Дальнего Востока. Закрепленные в Соглашении благоприятные регуляторные условия сотрудничества способны эффективно поддерживать указанные позитивные тенденции, придавая им устойчивость. Соглашение также создает дополнительные возможности и механизмы поддержки реализации совместных инвестиционных проектов. С момента запуска инициативы сопряжения в 2015 году уже произошло удвоение китайских прямых инвестиций в РФ.

В целом значение Соглашения ЕАЭС – КНР выходит за рамки только текущего момента, и в перспективе наработки и договоренности сторон в рамках реализации Соглашения могут быть использованы в переговорах с третьими

странами, как содержательная основа формирования норм и принципов функционирования, предлагаемых Россией в рамках реализации Большого Евразийского партнерства. Стоит отметить, что по своей сути Соглашение по торгово-экономическому сотрудничеству ЕАЭС с Китаем не является соглашением о свободной торговле в его классическом понимании, поскольку его целью является не урегулирование непосредственно торговых вопросов, а создание условий продуктивного взаимодействия сторон в контексте развития инфраструктуры в отраслевом разрезе, например, развитие инфраструктуры в строительной отрасли, в промышленности, в транспортной сфере, а также инвестиционной деятельности. Кроме того, данное соглашение позволяет расширить доступ на рынки, также в отраслевом разрезе, например, на финансовый рынок. Стоит отметить, что важное значение для достижения желаемого результата переговоров имеет межгосударственная координация и согласованность действий внутри ЕАЭС.

Данное Соглашение является основой развития торгово-экономического сотрудничества на ближайшие несколько лет. Важным пунктом данного Соглашения является ведение активного обмена информацией по широкому кругу вопросов торгово-экономической повестки. Результатом введения настоящего Соглашения должна стать транспарентность в отношении стран ЕАЭС с Китаем. Особое значение отводится определенным статьям взаимной торговли ЕАЭС с Китаем. Данное Соглашение направлено на активизацию торгово-экономического сотрудничества сторон и на инфраструктурное развитие, а также установление бизнес-диалога. На основании вышеперечисленных факторов можно утверждать, что Россия, ЕАЭС и Китай приступили к созданию необходимых институциональных форматов функционирования рабочих групп.

Необходимо отметить, что в 2017–2018 годы в условиях внешних вызовов внутриполитическая ситуация России начала трансформироваться, прежне всего, за счет углубления тесной координации с Китаем по актуальным вопросам на локальном и региональном уровнях. В настоящее время по ряду приоритетных отраслей сотрудничества были достигнуты следующие положительные

результаты: России и Китаю удалось увеличить уровень взаимной торговли, расширить сферу межрегионального взаимодействия и спектр гуманитарных связей. Однако одной из важнейших задач для Пекина и Москвы остается укрепление сотрудничества РФ и КНР [40]. Совершенствование подходов и механизмов взаимодействия также требует обновления приоритетов внутренней и внешней политики исследуемых стран. Для достижения обозначенных целей считаем целесообразным рассмотреть возможность принятия предложенных нами в рамках настоящей диссертационной работы мер:

1. С учетом поступательного развития российско-китайского сотрудничества в контексте различных отраслей возникает необходимость разработки мер стратегического планирования сотрудничества РФ – КНР, учитывая взаимные интересы России и Китая и потенциал взаимодополняемости исследуемых стран.

2. В условиях возрастающей неопределенности мирового хозяйства ухудшения военно-политической ситуации и нарастающих общих угроз в стратегически важных для РФ и КНР регионах считаем целесообразным продолжить дальнейшее углубление координации внешнеполитических усилий Пекина и Москвы.

3. Информационное пространство является также важной сферой развития российско-китайских отношений. В связи с этим РФ и КНР должны продолжать взаимодействие в этом направлении, в частности, реализовать и наполнять содержанием достигнутые договоренности по сотрудничеству в информационной сфере и стремиться обеспечивать информационную безопасность, организовать соответствующие институты для разработки информационных технологий и высокотехнологичных продуктов. В рамках реализации двустороннего партнерства следует продвигать свои подходы и технологии обеспечения информационной безопасности и развивать уже начатые проекты и инициативы в рамках региональных и глобальных объединений, включая БРИКС и ООН.

4. Правительство РФ отмечает, что развитие широкого интеграционного контура Большого Евразийского партнерства на системной и плановой основе с подключением всех заинтересованных участников отвечает интересам РФ и КНР. Однако на данном этапе главной задачей является корректное определение оптимальных форматов и институциональных форм взаимодействия. В данном контексте актуальность начинает приобретать активизация взаимодействия китайских и российских министерств и ведомств для разработки конкретные мер реализации договоренностей по созданию единого отдела по борьбе с экономическими преступлениями (ОБЭП).

5. Стратегически важным направлением партнерства является дальнейшее сопряжение ЕАЭС и ЭПШП, как элемента инициативы проекта «Один пояс, один путь». Ощутимые выгоды партнеры смогут получить при реализации масштабных приоритетных проектов. Прежде всего, речь идет о проектах транспортно-логистической сферы, реализуемых в рамках соглашения по торгово-экономическому сотрудничеству ЕАЭС и Китая. Реализация проекта сопряжения ЕАЭС и Китая откроет новые возможности развития транзитного потенциала РФ, позволит укрепить общественные, научно–образовательные, культурные, туристические и т.д. связи.

6. Реализация интеграционных инициатив в Евразии требует активизации экспертного диалога между РФ и КНР с вовлечением представителей всех заинтересованных стран, а также формирования специальных форматов взаимодействия экспертных сообществ в целях обоснования и выявлении приоритетов широкого сотрудничества в Евразийском регионе.

7. В 2017 году Россия и Китай смогли продемонстрировать положительную динамику взаимной торговли. Однако для достижения поставленной обоими государствами цели – 200 млрд. долл. торгового оборота к концу 2024 года – необходимо сформировать благоприятную среду для реализации сотрудничества бизнеса и сокращения/ликвидацию торговых ограничений для получения более свободного доступа отечественных и китайских товаров на рынки исследуемых государств. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры,

упрощение таможенных процедур, укрепление связей по линии общественных организаций, которые объединяют предпринимателей двух государств, особенно в области малого и среднего бизнеса, – все перечисленные факторы будут способствовать увеличению торгового оборота.

8. Основная статья российского экспорта в Китай – углеводородные энергоносители. Соответственно, основные совместные российско-китайские проекты на территории РФ реализуются в энергетической сфере, в связи с чем актуальность приобретает диверсификация российского экспорта. Более того, особое значение для России имеет привлечение китайских инвестиций в различные отрасли российской экономики, к числу которых относится не только добыча сырья, но и разработка механизмов его более глубокой переработки на территории РФ. Таким образом, проекты в заявленной отрасли являются наиболее перспективными в части развития совместных проектов по цифровой экономике и высоким технологиям.

9. Многие российские экспортеры, которые поставляют производимую ими продукцию на рынки КНР, сталкиваются с целым рядом различных торговых ограничений, среди которых стоит выделить введение импортных пошлин, квоты на поставки (в разрезе определенных товарных групп), обязательное лицензирование ввозимой продукции, а также фитосанитарные и ветеринарные ограничения. Так, например, с 2016 года идет увеличение поставок из России в Китай товаров агропромышленного комплекса, однако наращивание его объемов усложняется в связи с вводимыми тарифными ограничениями и наличием в КНР жестких требований к продукции, в связи с чем, на наш взгляд, необходимо продолжать переговоры с китайской стороной, относительно дальнейшего снижения торговых барьеров. Кроме того, следует усовершенствовать существующие в РФ меры поддержки экспортеров, в частности, механизмы выделения субсидий на железнодорожные контейнерные перевозки, а также механизмы обеспечения доступа к исчерпывающей информации, относительно порядка и условий их применения для российских компаний.

10. Сдерживание роста объемов взаимной торговли и расширения инвестиционного взаимодействия происходит за счет нехватки у российских и китайских экспортеров объективной информации, необходимой для ведения бизнеса на рынках исследуемых стран. Так, например, для российского производителя затруднительной оказывается проведение оценки реальной стоимости экспорта продукции на китайском рынке, поиск зарубежных партнеров, а также сертификация и защита интеллектуальной собственности в КНР. В то время как для китайских компаний основной сложностью является недостаточное знание российского законодательства. Таким образом, компаниям обеих стран необходимо проводить более тщательный предварительный анализ интересующих рынков и норм их регулирования. В создавшихся условиях представляется целесообразным способствовать расширению масштабов специализированных образовательных программ и предоставлению специальных юридических консультаций для коммерческих организаций России и Китая, разрабатывать программы государственной поддержки экспорта и бизнес–ассоциаций. Компании, проявляющие интерес к сотрудничеству, также могут привлекать специалистов-страноведов.

11. Необходимо адаптировать к современным реалиям и потребностям межправительственное Соглашение Китая и РФ о поощрении и взаимной защите капиталовложений. Более того, российские инвесторы должны обратить внимание на благоприятные изменения в инвестиционной политике КНР: внедрение мер по увеличению объемов привлекаемого иностранного капитала, в частности, расширению списка отраслей, в которые возможен допуск иностранных компаний, отмене временного налога на доходы юридических лиц, в том случае, если этими лицами (или компаниями) производится реинвестирование средств в развитие проектов в поощряемые КНР отрасли. В условиях действующих западных внешнеторговых санкций России необходимо обеспечить бесперебойное осуществление финансовых операций между РФ и КНР путем создания соответствующих институтов, которые будут призваны контролировать данную деятельность.

12. Еще одним приоритетным направлением взаимодействия РФ и КНР являются тесные межрегиональные кросс–граничные связи и вовлечение масштабных территорий обоих государств в сотрудничество. В рамках реализации обозначенного направления формируются новые инструменты стимулирования на местном уровне, включая совместные механизмы взаимодействия и специализированные льготные режимы на отдельных территориях. В сложившихся условиях важной задачей является обеспечение надлежащего функционирования подобных особых зон, а именно снижение административной нагрузки при реализации инфраструктурных проектов. В данном случае целесообразным является изучение позитивного опыта российских регионов по развитию торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества с Китаем, распространении информации о лучших практиках среди представителей регионального бизнеса и органах управления, а также своевременного проведения информирования предпринимателей о типичных ошибках. Кроме того, необходимо систематизировать процесс российско-китайского сотрудничества путем формирования специализированных промышленных кластеров за счет объединения на одной территории предприятий и центров научных разработок и подготовки соответствующих кадров для всех звеньев производственной цепочки выпуска соответствующей продукции.

Таким образом, в рамках настоящей главы диссертационной работы получены следующие результаты:

1. Определены перспективные направления реализации сопряжения проекта ЕАЭС и инициативы Китая «Один пояс, один путь».

2. Выявлены основные мотивы и интересы потенциальных участников данного проекта и предложены меры углубления партнерских отношений.

3. Разработана и апробирована методика количественной оценки эффективности последовательного включения в проект «Один пояс, один путь» потенциальных участников, в основе которой лежит формула, применяемая Федеральным статическим ведомством Германии для оценки интегральных показателей экспорта страны. С учетом использования предложенной нами

методики были количественно подтверждены результаты оценок ученых и политиков о повышении эффективности интеграционного проекта «Один пояс, один путь» с учетом включения в него наибольшего количества стран. Данная методика применяется для оценки эффективности увеличения числа участников проекта: чем больше стран участвует в проекте, тем будет быстрее его окупаемость и тем ниже будет себестоимость его реализации.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В современных условиях мы можем наблюдать процесс усиления взаимосвязи торгово-экономической либерализации и инициативы Китая «Один пояс, один путь». Данный проект является достаточно дорогостоящим для инициатора. Основной его инструмент – это расширение рынка сбыта китайских товаров и услуг, включая выход на новые рынки. В долгосрочной перспективе на данных рынках планируется создать комфортные условия ведения бизнеса китайских компаний. Также Китай и страны ЕАЭС глубоко заинтересованы в реализации инфраструктурных проектов инициативы, которые позволят странам-участницам ускорить свою интеграцию в мировое хозяйство. Для грамотного запуска инициативы, прежде всего, необходимо разработать торгово-экономический и политический инструментарий, который будет учитывать интересы всех участников.

Начиная с 2014 года, отмечено поступательное развитие российско-китайских отношений, демонстрируется положительная динамика по ряду показателей двусторонней торговли за счет создания новых форм политического диалога и механизмов экономического сотрудничества. Однако, как Россия, так и Китай по-прежнему нацелены обеспечивать постоянное планомерное укрепление двусторонних отношений, обеспечивать высокий уровень взаимного политического доверия, формирования устойчивой и стабильной работы институтов межгосударственного партнерства для достижения результатов на практике.

Исходя из экономических и политических особенностей России и Китая, можно предположить, что сотрудничество на высшем уровне и крупных компаний, скорее всего, в долгосрочной перспективе так и останется в формате двустороннего партнерства. Более того, в рамках переговоров правительств двух государств необходимо уделять больше внимания не только конкретным проектам, но и стремиться к созданию благоприятных условий сотрудничества бизнес–сообществ,

особенно принимая во внимание тот факт, что последние годы российско-китайское экономическое партнерство формируется в условиях различных видов экономических кризисов, а также иных процессов и явлений, связанных с усилением степени нестабильности развития мировой экономики, в том числе, на фоне COVID – 19.

Так, в 2016 году в агропромышленном сегменте Китай стал крупнейшим поставщиком России и вплоть до настоящего времени остается непрекословным лидером. Вместе с тем, для дальнейшего увеличения объемов торговли продовольственными товарами необходимо разрешить ряд вопросов. Так, например, в России недостаточно развита система перевозки и хранения различных видов продукции, к которой относят крупногабаритную, сыпучую, а также скоропортящуюся продукцию, что значительно осложняет процесс увеличения поставок. Зачастую непредсказуемость сроков таможенного оформления лишает смысла поставок многих товарных групп, что также отрицательно влияет на развитие меж-странового товарооборота.

В рамках проведенного в ходе диссертационной работы исследования нами предложены следующие рекомендации:

1. Целесообразным становится развитие системы перевозки и хранения транспортируемой продукции в приграничных зонах, обеспечение перехода на универсальную колейную пару, усовершенствование таможенных процедур в части таможенного оформления, а также организация высокой скорости прохождения грузов.

2. Необходимо разработать общую систему документооборота, с помощью которой появится возможность организации перевозок по единому транспортному документу.

3. Следует продолжить переговоры с китайской стороной в части открытости своего рынка, а также разработать меры, направленные на сокращение существующих ограничений, среди которых стоит выделить ограничения, связанные с поставками зерновых культур, делая акцент на поставках не только минеральных ресурсов, но и продуктов переработки сельскохозяйственной

продукции, полуфабрикатов, сырья для деревоперерабатывающей, пищевой, легкой и химической промышленности.

В рамках реализации инициативы Китая «Один пояс, один путь» изначально планировалась реализация ряда инфраструктурных проектов, которые соединят восточные провинции Китая с Западной Европой, что позволит увеличить товарооборот всех стран-участниц. Однако в настоящее время данная инициатива из инфраструктурного проекта начала трансформироваться в интеграционный проект, с созданием в перспективе зоны свободной торговли ЕАЭС с Китаем. В связи с этим в настоящее время на межгосударственном уровне обсуждается инициатива сопряжения ЕАЭС (во главе с РФ) с проектом «Один пояс, один путь». В рамках данного Союза возможно будет, например, снизить нетарифные барьеры, что положительно скажется не только на деятельности китайских компаний, но и на деятельности предприятий государств – членов ЕАЭС. Кроме того, за счет увеличения объемов российского экспорта на китайский рынок будет обеспечен рост ВВП Китая и стран Евразийского союза.

Отметим, что в современных условиях в рамках проекта нет задач по созданию единого пространства Большой Евразии. Данный регион представляет собой достаточно большую по площади территорию и включает в себя целый ряд государств, имеющих значительные различия, что делает организацию сотрудничества в едином формате фактически невозможной. В перспективе, данное партнерство может стать всеобъемлющим, включающим в себя многоуровневое взаимодействие. Однако на современном этапе речь идет только о формировании интеграционной модели российско-китайского экономического сотрудничества за счет сопряжения строительства ЕАЭС и реализации мегапроекта «Один пояс, один путь», но это является серьезным шагом в части формирования единого пространства.

Что касается личного исследовательского вклада в данную тематику, то **основным результатом** явилась представленная нами комплексная оценка перспектив реализации проекта ОПОП, составные элементы являются научной самостоятельными разделами научной новизны:

1. *Проведен ретроспективный анализ и определены главные тенденции мировой торговли в начале XXI века.*

Для выявления предпосылок стремительного развития Китая автором было предложено провести анализ современных тенденций развития мировой экономики, начиная с 2000-х годов. Таким образом, было выявлено, что появление в 2000-х годах новых индустриальных стран (НИС) в мировой экономике привело к существенным изменения в развитии мирового хозяйства. Введение инноваций позволило улучшить качество современных проектов, а глобализация способствовала их распространению. Стоит отметить, что глобализация также оказывает существенное влияние на структуру мирового хозяйства. В рамках интернационализации и глобализации все больше стран вступает в различные интеграционные союзы, запускает новые проекты и выстраивает долгосрочные взаимовыгодные отношения.

Рост мировой экономики обусловлен увеличением потока инвестиций в НИОКР, созданием международных телекоммукационных сетей, внедрением новейших технологий в корпоративный и государственный сектор, возрастает значимость нематериального производства. Наряду с глобализацией начал развиваться и другой современный феномен, регионализация, который отвечает за формирование рынков и производств с учетом их географического положения. Еще одним важнейшим фактором, характеризующим мировую экономику XXI века, является медленное перемещение крупнейших промышленных центров с Запада на Восток, например, из Нью-Йорка в Сингапур, из Лондона в Пекин, в связи с возросшей ролью развивающихся рынков в мировом хозяйстве (см. раздел 1.1. настоящей работы).

В рамках данной работы интерес вызывает Китай, его интеграционные проекты и сотрудничество со странами ЕАЭС и, в частности, с РФ. В ходе проведенного нами анализа макроэкономических показателей стран ЕАЭС и Китая за 2018 год было выявлено, что социально-экономическое развитие стран ЕАЭС и Китая идет достаточно неравномерно. Анализ данных внешнеторговой статистики за 2017–2018 годы в страновом разрезе позволил охарактеризовать современное

состояние торгово-экономических отношений с другими государствами. Проведенный нами анализ показателей открытости экономики Китая и стран ЕАЭС выявил уровень интеграции исследуемых государств в мировое хозяйство. Также был проанализирован китайский опыт и были выявлены положительные и отрицательные моменты.

2. Проведен анализ основных политических аспектов в современном мире и выявлено их влияние на мировую торговлю, а также на ее региональные аспекты (на примере торговли стран АТР).

В 2010 году начался процесс формирования мегарегиональных торгово-экономических блоков, членами которых стали ведущие мировые державы. К числу МРТС относят следующие основные крупные объединения: ТТП, РВЭП, ТТИП. В настоящей диссертационной работе были определены качественные изменения структуры мирового хозяйства, связанные с регионализацией (см. раздел 1.2). Так как МРТС в современном мире становится инструментом глобальной конкуренции, автором был проведен сравнительный анализ двух крупнейших блоков АТР – ТТП и РВЭП. Выявленные нами политические и экономические факторы дают понять, что, чем больше стран включено в партнерство, тем более тщательно необходимо прорабатывать политическую и экономическую базу проектов. Например, развивать сотрудничество на взаимовыгодных условиях, в связи с чем Правительство Китая взяло на себя обязательства по продвижению сразу несколько крупных региональных проектов, в том числе, РВЭП, «Один пояс, один путь», а также сопряжение ЕАЭС и инициативы Китая «Один пояс, один путь».

3. *Представлены основные предпосылки, а также проанализированы перспективы реализации интеграционного проекта «Один пояс, один путь» и использованием элементов методики расширенного SWOT-анализа*

В настоящее время актуальность стали приобретать новые интеграционные проекты, которые основываются на анализе современного состояния мировой экономики, в связи с тем, что многие страны проявляют интерес к инициативе Китая «Один пояс, один путь», целью которой является ускорение интеграционных

процессов мирового хозяйства, в том числе, за счет структурирования внутрирегиональных отношений для реализации сложных инфраструктурных проектов и открытия новых высокоскоростных транспортных коридоров.

Данный проект также подразумевает совместное развитие всех стран-участниц и построение взаимовыгодных отношений, нацеленных на реализацию долгосрочных проектов, а также политических и экономических реформ. Правительство Китая готово взять на себя ответственность по реализации данного проекта, в связи с чем КНР ведутся переговоры с потенциальными участниками проекта и предприятиями, организуются новые финансовые институты и идет подготовка реализации инфраструктурных проектов. При реализации субсидирования железнодорожных перевозок Правительство Китая переключило транспортировку грузов с морского транспорта на железнодорожный (см. рисунок 1.10 настоящей работы). Так, в 2016 году Китаем были запущены новые континентальные маршруты в Европу, которые дали возможность сэкономить на перевозке грузов порядка сорока дней. Стоит отметить, что страны Центральной Азии принимают активное участие в проекте Китая. За счет инвестиций от «восточных» соседей реализуются новые транспортные хабы. Проведенный анализ состояния контейнерных перевозок по железной дороге из России в Китай за 2016 год дал понять, что товарооборот имеет поступательный рост (см. рисунок 1.9).

Стоит обратить внимание, что изначально проект Китая «Один пояс, один путь» задумывался как программный проект Си Цзиньпина, однако в дальнейшем значительно изменился. Вместе с увеличением числа государств, проявляющих интерес к данной инициативе, расширяется и само содержание данного проекта.

4. *Дана оценка основных предпосылок и условий развития сотрудничества России и Китая на современном этапе.*

Начиная с 2018 года, появились новые предпосылки, стимулирующие развитие взаимодействия РФ и КНР, относительно до санкционного периода. Китай для решения экономических проблем реализует программу расширения внутреннего спроса. Однако, несмотря на множество различных предпосылок, до сих пор сотрудничество исследуемых стран не вышло на желаемый уровень, в

связи с чем в настоящей диссертационной работе был проведен ретроспективный анализ торгово-экономических отношений России и Китая и выделены основные особенности сотрудничества данных государств (см. Раздел 2.1. настоящей работы).

В работе проанализирована динамика современного состояния торгово-экономического сотрудничества России с КНР. С этой целью на рисунке 2.1 приведены данные по товарообороту Китая со странами Европы, а на рисунке 2.2 представлен совокупный товарооборот России и Китая за 2013–2017 годы [72].

Нестабильная ситуация в мировой экономике (действующие западные внешнеторговые санкции и принятые Россией ответные меры; торговая война США и Китая, а также современная COVID – 19 и его последствия для мировой экономики, фактически повлекшие за собой новый мировой экономический кризис), что обусловило заинтересованность правительств исследуемых стран в реализации интеграционных проектов. Россия и Китай реализуют ряд программ расширения политического и экономического сотрудничества. Однако, в данной работе был выявлен ряд причин, сдерживающих поступательное развитие партнерства [131].

5. *Проведен кластерный анализ, который дал возможность выявить группу стран наиболее привлекательных для Северного пути проекта ОПОП.*

Для оценки эффективности выбранных участников Северного железнодорожного пути проекта ОПОП автором был проведен кластерный анализ с использованием принципа «ближайшего соседа». Результаты иерархической классификации объектов представлены на рисунке 2.3, представленный в форме дендрограммы. В итоге, исходя из проведенного нами анализа стран по ряду различных критериев, нами были получены список кластеров, от наиболее «привлекательных» участников Северного транспортного коридора к наименее (см. Раздел 2.4 настоящей работы).

6. *Проведен факторный анализ, который дал возможность выявить основные факторы, оказывающие как положительное, так и негативное влияние на проект ОПОП.*

Проведенный факторный анализ дал возможность определить факторы, оказывающие положительное и негативное влияние на реализацию проекта «Один пояс, один путь». Согласно данным, представленным в таблице 2.5 объясненная последовательными факторами совокупная дисперсия, дала возможность выделить три группы факторов («Экономико-логистический», «Плотность дорожной сети», «Земельные ресурсы»). Используя метод вращения Варимакс с нормализацией Кайзера, дала возможность дальнейшей их интерпретации. Таким образом можно сказать, что разнонаправленные факторы свидетельствуют о сложности реализуемого проекта ОПОП, тем не менее их необходимо учитывать. Однако при равной вовлеченности всех стран–участниц к подготовке и реализации проектов, учитывая возможности каждого участника, создается платформа для реализации долгосрочного сотрудничества.

7. *Выявлены возможности формирования интеграционной модели российско-китайского экономического сотрудничества.*

В Главе 3 настоящей диссертационной работы выявлены основные задачи и направления развития проекта «Один пояс, один путь» и возможность его взаимодействия со странами Евразийского союза. Стоит отметить, что в современных реалиях развития мировой экономики исследуемые страны, участвующие в интеграционных проектах, разрабатывают новые взаимовыгодные формы сотрудничества. В настоящее время Китай является сильнейшим политическим и экономическим партнером ЕАЭС. В условиях стремительного расширения МРТС, сопряжение ЕАЭС и инициативы Китая «Один пояс, один путь» становится весьма актуальным. В настоящее время главам стран – участниц необходимо грамотно наполнить данный проект, чтобы партнерство носило долгосрочный характер. Со стороны России уже ведется работа в части разработки возможных форматов сотрудничества между РФ и Китаем в Евразийском регионе [38].

Автором данной диссертационной работы было выявлено, что для стран ЕАЭС во главе с Россией будет невыгодно свести партнерство с Китаем к формату

экономического взаимодействия ЕАЭС – КНР, а уж тем более РФ – КНР, Казахстан – КНР и т.д.

Необходимо стремиться выйти за рамки данной торговой сделки и привлечь к обозначенному формату взаимодействия не только КНР, но и остальных потенциальных участников интеграционного проекта «Один пояс, один путь», например, Индию, Монголию, Иран, а также некоторые страны Юго–Восточной Азии. Данный тезис подтверждается расчетами, полученными при использовании формулы, применяемой Федеральным статистическим ведомством Германии для оценки эффективности внешней торговли страны в интегральном выражении $ExpPerf_t$ (см. Раздел 3.1. данной работы). Для задач диссертационной работы данная формула была существенным образом модифицирована и несколько изменена ее экономическая трактовка с учетом реализации задач проводимого нами исследования. Результаты проведенных расчетов также приведены на рисунке 3.1.

В ходе проведения оценки российско- китайского, многостороннего, инфраструктурного и производственного сотрудничества в рамках реализации инициативы Китая «Один пояс, один путь» в Разделе 3.2. настоящей работы автором были предложены возможные перспективные направления многостороннего проектного сотрудничества.

В рамках настоящего диссертационного исследования предложены определенные научные разработки, которые являются *научной новизной* работы, что было нами заявлено во Введении. Представленные автором настоящей работы положения обладают научной новизной и позволяют сделать выводы, которые ранее не встречались в научной литературе, в том числе, в силу новизны изучаемой в работе проблематики:

1. Основываясь на приведенных данных, доказано, что с 2000–х годов структура мирового хозяйства находится под влиянием таких существенных изменений, как усиление экономических связей и увеличение взаимозависимости всех стран мира, формирование новых партнерств, возрастание хозяйственной целостности мира, что, прежде всего, связано с влиянием заключения мега-региональных торговых соглашений, реструктуризацией системы мирового

хозяйства, фрагментированием процесса глобализации и усилением конкуренции США и Китая (см. Раздел 1.1. настоящей работы).

2. Проведенное исследование структуры и функционирования РВЭП и ТТП дало возможность выявить следующие особенности данных МРТС (см. Приложение 3 настоящей работы):

- Торгово-экономический потенциал стран возрастает за счет их объединения в МРТС, что также оказывает существенное влияние на экономические процессы не только внутри союзов, но и на процессы, происходящие в мировом хозяйстве. Современные МРТС значительно отличаются по своей форме от классических региональных соглашений (РТС). Данные партнерства позволяют настроить более глубокие партнерские отношения.
- Особую роль в современных МРТС играют политические, экономические и геополитические составляющие.

3. Проведенная комплексная оценка инициативы Китая «Один пояс, один путь» позволяет выявить следующие особенности данного проекта:

- Мировое сообщество уже признало обозначенный проект, и он может стать претендентом на одну из ведущих геополитических концепций современного мирового хозяйства, которая, в свою очередь, в рамках процесса глобализации сможет оказать существенное влияние на формирование новой модели сотрудничества в мировом хозяйстве.
- Данная инициатива открыта для вступления новых участников, которые выразят интерес к присоединению.
- В рамках реализации инициативы планируется реализовать партнерские отношения в таких сегментах, как политическая координация, реализация инфраструктурных проектов, торговые связи, свободное движение капитала, а также укрепление духовной близости населения различных стран.

4. Проведена оценка динамики взаимной торговли России с Китаем за последние десять лет (2008–2018 годы) и дана комплексная оценка динамики и структуры двустороннего товарооборота, а также структуре несырьевого экспорта, что позволило сделать вывод, что в целом наблюдается процесс стабилизации

уровня внешней торговли в условиях меняющихся внешних и внутренних факторов. Все это произошло благодаря работе двух государств в сфере развития делового сотрудничества, что создало предпосылки для дальнейшего укрепления сотрудничества Китая и России. К 2024 году прогнозируется увеличение товарооборота до 200 млрд. долл. Об этом в 2019 году было заявлено послом КНР в РФ Чжан Ханьхуэйем [101] (см. Раздел 1.3. настоящей работы).

5. Было выявлено, что, начиная с 2015 года, одним из основных центров интенсивного развития интеграционных проектов является евразийское пространство, в связи с чем особую актуальность приобретает сопряжение ЕАЭС и проекта «Один пояс, один путь». В Разделе 1.3. настоящей работы проведен анализ основных задач, перспективных направлений и проблем сопряжения приведенных выше проектов, который позволил выявить, что фактически ОПОП прокладывает путь для будущего экономического развития через развитие инфраструктуры от Азии до Африки и Европы и содействие экономическим потокам между всеми странами—партнерами.

6. Предложена методика количественной оценки условий ведения бизнеса российскими компаниями в КНР, основой которой явилось использование расширенного SWOT–анализа, что позволило получить ряд выводов, ранее не встречавшихся в научной литературе, а также послужило основой формирования матричного подхода к оценке перспектив реализации двустороннего и многостороннего сотрудничества в страновом разрезе.

7. Проведенная количественная оценка проекта «Один пояс, один путь» подтвердила мнения современных ученых и политиков, что для успешной реализации проекта «Один пояс, один путь» необходимо привлечь к участию в настоящем межрегиональном проекте не только КНР, но и остальных потенциальных участников интеграционного проекта «Один пояс, один путь», например, Индию, Монголию, Иран, а также некоторые страны Юго-Восточной Азии (см. рисунок 3.1 диссертационной работы).

Таким образом, для реализации цели настоящего диссертационного исследования нами была дана оценка перспектив реализации исследуемого

интеграционного проекта с помощью предложенной методики интегральной оценки эффективности внешней торговли в страновом разрезе, а также предложены возможные перспективные направления многостороннего проектного сотрудничества.

Дальнейшие исследования в рамках настоящей тематики в части научно-методической и практической направленности тематики диссертации могут быть расширены в части исследования взаимодействия проекта «Один пояс, один путь», например, с такими региональными интеграционными группировками, как АТР. Кроме того, возможно провести исследование влияния COVID – 19 и стремительного падения мировых цен на энергоносители в марте 2020 года, в связи провалом переговоров России со странами ОПЕК и их влияния на отдельные страны и группы стран, участвующие в проекте сопряжения «Один пояс, один путь».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативно – правовые акты:

1. Концепция внешней политики Республики Казахстан на 2014-2020 годы. [Электронный ресурс] – режим доступа: http://mfa.gov.kz/index.php/ru/vneshnyaya-politika/kontseptsiya-vneshnoj-politiki-rk-na-2014-2020-gg.
2. Послание Президента 11.11.2014 «Нурлы жол - Путь в будущее». [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.zakon.kz/pos-lanie-glavi-gosudarstva-10-noyabry.
3. Совместное заявление об укреплении глобальной стратегической стабильности в современную эпоху // Президент России. 05.06.2019. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://kremlin.ru/supplement/5412.
4. Федеральный закон от 27.11.2010 № 311-ФЗ "О таможенном регулировании в Российской Федерации" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: консультантплюс // www.consultant.ru.

Научные труды и материалы исследований российских ученых:

5. Акаев А.А., Садовничий В.А. Математическое измерение мегапроекта «Один пояс – один путь» // Вестник Российской академии наук. 2018. Т. 88. № 8. С. 776–787.
6. Афонасьева А.В. Бизнес китайцев в России в контексте инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» // 40 лет экономических реформ в КНР. М.: ИДВ РАН, 2020. С. 180–195.
7. Белова И.Н., Егорычев Е.А. Проект «Один пояс, один путь»: предпосылки к формированию современной внешнеэкономической политики Китая// Вестник РУДН. Серия: Экономика. Вып. 28 No. 3. с. 620–632. 2020.
8. Белова И.Н., Егорычева Е.А. Вестник РУДН. Серия: Экономика. 2020. Т. 28. № 3. С. 620–632

9. Болдырев В. Е. Транстихоокеанское партнерство в стратегиях США и России в АТР // Азиатско-Тихоокеанский регион: новый центр мировой политики и экономики? (Мировое развитие. Выпуск 17) / Отв. ред.: К. Р. Вода, А. А. Невская, П. П. Тимофеев. М.: ИМЭМО РАН, 2017. С. 67–79.

10. Борох О., Ломанов А. Китайский путь реформ в условиях глобализации // Мировая экономика и международные отношения. 2020. № 6. С. 71.

11. Бучкина А.А. Риски инициативы «Один пояс — один путь»// Горизонты гуманитарного знания. №1. 2020.

12. Васильев Л. Е. Юго-Восточная Азия: США и Китай от соперничества к противостоянию// Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2012. Вып. XVII. С. 87–99.

13. Вебер М. Хозяйство и общество: очерки понимающей социологии. Социология. М.: Издательский дом ГУ-ВШЭ, 2016. - 448с.

14. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути 21-го века // Посольство КНР в России. 2015. 23 апреля.

15. Виноградов А.В. История Китая с древнейших времен до начала XXI века: в 10 т. Т. 9. Реформы и модернизация (1976–2009). М.: Наука, 2016. С. 516.

16. Винокуров Е. Ю. Экономический пояс Шелкового пути: шапкозакидательство неуместно. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://eurasian-studies.org/archives/4296.

17. Винокуров Е. Ю., Лобырев В.Г., Тихомиров А.А., Цукарев Т.В. Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций. — СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. С.50.

18. Габуев А.Т. Россия и китайский проект: Экономический пояс Шелкового пути. Вестник АТЭС.2015. № 1.

19. Габуев А.Т. Россия и китайский проект: Экономический пояс Шелкового пути. Вестник АТЭС.2015. № 1.

20. Гаврилова К.А. Экономический пояс Шелкового пути рамках Евразийской интеграции// ECONOMICS, LAW, SOCIETY: RESUME OF 2016 The

International Scientific and Practical Web-Congress of Economists and Jurists. ISAE "Consilium". 2016. С. 94-98.

21. Иорданова В. Г., Шапор М.А., Рудь С.А. Методологические аспекты оценки перспектив реализации проекта «Один пояс – один путь»// Экономическое развитие России. №9. 2020.

22. Гаврилова К.А., Шапор М.А., Применение критериев SWOT-анализа для качественной оценки эффективности российско-китайского торгово-экономического сотрудничества// Международная экономика.2020. №8.

23. Гаврилова К.А., Шапор М.А., Проведение количественной оценки эффективности расширения числа участников проекта «один пояс – один путь» // Экономическое развитие России. 2020. № 9. С. 39-44.

24. Глинкина С.П., Куликова Н.В., Тураева М.О., Голубкин А.В., Яковлев А.А. Китайский фактор в развитии стран российского пояса соседства: уроки для России. Научный доклад. М.: Институт экономики РАН, 2018. – 66 с.

25. Глобализация и интеграционные процессы в Азиатско-Тихоокеанском регионе (правовое и экономическое исследование) / Под ред. Т. Я. Хабриевой. М.: ИНФРА-М, 2014. 333 с.

26. Голобоков А. С., Караева А. А. Российско-китайское торгово-экономическое сотрудничество и его роль в развитии российского Дальнего Востока// Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. Т. 5. № 4 (17). С. 114–117.

27. Грачиков Е.Н. Геополитика Китая: эгоцентризм и пространство сетей. М.: РУСАЙНС, 2015. - 234 с.

28. Добринская О. А. Ситуация в Южно-Китайском море и интересы Японии// Азиатско-Тихоокеанский регион: новый центр мировой политики и экономики? (Мировое развитие. Выпуск 17) / Отв. ред.: К. Р. Вода, А. А. Невская, П. П. Тимофеев. М.: ИМЭ-МО РАН. 2017. С. 5–17.

29. Кендердайн Т. Монголия присоединяется к китайской инициативе «Один пояс, один путь». [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://russian.eurasianet.org.

30. Китай и глобализация: взгляд из Москвы и Пекина / Отв. ред.: В.В. Михеев, В.Г. Швыдко. М.: ИМЭМО РАН, 2013. 114 с.

31. Контейнерные железнодорожные перевозки на Евразийском пространстве в первом полугодии 2020 года// Информационно-аналитический обзор. ERAI. Август. 2020.

32. Костюнина Г. М. Баронов В. И. Транстихоокеанское партнерство: основные положения соглашения и потенциальный эффект // Международная жизнь. 2016. № 2. С. 90–112.

33. Крофтс А., Бьюкенен П. История Дальнего Востока. Восточная и Юго-Восточная Азия. М.: Центрполиграф, 2013. 571 с.

34. Кувалдин В. Б. Глобальный мир. Политика. Экономика. Социальные отношения. М.: Весь мир, 2017. 400 с.

35. Кун Цяоюй. Перспективы инициативы «Один пояс – один путь» в развитии российско-китайских экономических отношений // Теория и практика общественного мнения. 2017.

36. Ларин А.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология// Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е. Петровского, А.Г. Ларина, Е.И. Сафроновой. М.: Дели плюс, 2016. С. 38–57.

37. Ларин О. Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // Проблемы национальной стратегии. – 2017. – № 4. – С. 152–170.

38. Ли Ф., Ден Ц., Ли Д. Отношения Китая с региональными интеграционными объединениями: двухсторонняя или многосторонняя дипломатия?// Транстихоокеанское партнерство в стратегиях США и России в АТР. Азиатско-Тихоокеанский регион: новый центр мировой политики и экономики? (Мировое развитие. Выпуск 17) / Отв. ред.: К. Р. Вода, А. А. Невская, П. П. Тимофеев. М.: ИМЭМО РАН, 2017. С. 41–48.

39. Лу Н., Лу Ш., Хуан М. Сотрудничество Китая с Россией и странами Центральной Азии в формате «Одного пояса, одного пути» как фактор развития ШОС// Вестник международных организаций. 2018.Т. 13. № 3. С. 113–127.

40. Лузянин С. Г., Х. Чжао Х. и др. Российско-китайский диалог: модель 2018: доклад № 39/2018// Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД.2018. С.243.

41. Лузянин С. Г., Х. Чжао Х. и др. Российско-китайский диалог: модель 2018: доклад № 39/2018// Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД.2018. С.243.

42. Лю Ижу, Авдокушин Е.Ф. Проект «Один пояс, один путь» 2.0 – стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая // Мир новой экономики. 2019. Т. 13. № 1. С. 67–76.

43. Макаров И.А., Макарова Е.А., Караганов С.А., Бордачев Т.В., Канаев Е.А., Литвинова Ю.О., Лихачева А.Б., Пестич А.С., Пятачкова А.С., Соколова А.К., Степанов И.А., Щербакова А.В. Поворот на Восток. Развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России// под ред. И.А. Макарова. Учебное пособие. М.2016. Международные отношения.

44. Мартынова Е. С. Интеграционные процессы в Восточно-Азиатском регионе: новые контуры восточноазиатского регионализма// Вестник международных организаций. 2012. № 4 (39). С. 254–270.

45. Международная безопасность: Глобальные и региональные акторы/ Отв. ред. М.М. Лебедева, Ю.А. Никитина. — Москва: «Аспект Пресс», 2020.— 312 с.

46. ОАО «РЖД» актуализировало генеральную схему развития сети железных дорог на период до 2020 года. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&id=817

47. Островский А.В. 40 лет экономических реформ в КНР (1978–2018): итоги, проблемы / сост. П.Б. Каменнов; отв.ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020. 320 с.

48. Пивоварова Э.П. Черты преемственности и новизны в экономической политике пяти поколений руководства КНР. М.: ИДВ РАН, 2018. 52 с.

49. Портяков В.Я. Политика внешнеэкономической открытости в Китайской Народной Республике: основные итоги и перспективы // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. № 1. С. 48, 49.

50. Постников В. В. Рубежи истории АТР: Тихий океан в европейской политике и мировоззрении эпохи Нового времени // Известия Восточного института. 2014. № 1. С. 57–71.

51. Растущие интересы Китая в Грузии. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://casp-geo.ru.

52. Рензин О.М. Региональное сотрудничество в контексте нового этапа отношений России и Китая. [Электронный ресурс] – Режим доступа https://cyberleninka.ru/article/n/regionalnoe-sotrudnichestvo-v-kontekste-novogo-etapa-otnosheniy-rossii-i-kitaya.

53. Рогатных Е. Б. Стратегии экономического развития стран БРИКС: вызовы и возможности для России // Многосторонние формы и диалоговые форматы: материалы IX Конвента РАМИ, Москва, 27–28 октября 2015 г. М.: МГИМО-Университет, 2016. С. 49–55.

54. Салматов В.Ю. Мегарегиональные торговые соглашения // Мировая экономика и международные отношения. 2016. №9. С.17-27.

55. Скороходова В. П. К вопросу о соотношении глобализации и регионализации // Известия вузов. Северо-Кавказкий регион. Общественные науки. 2010. № 2. С. 27.

56. Спартак А.Н. Возможности российской экспансии и ее государственная поддержка. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/n/vozmozhnosti-rossiyskoy-eksportnoy-ekspansii-i-ee-gosudarstvennaya-podderzhka/viewer.

57. Спартак А.Н. Перестройка в Российском экспорте. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://cyberleninka.ru.

58. Спартак А.Н. Развитие и международно-правовое регулирование процессов региональной экономической интеграции: новые тенденции и явления в начале XXI века. Российские внешнеэкономический вестник.2010. № 7. С.28-37.

59. Спартак А.Н. Санкционная диверсификация. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.russia2035.ru/works/export-sanctions/.

60. Степанова Д. И. Развитие интеграционных процессов между Россией и Китаем //Вестник Московского финансово-юридического университета. 2016. № 1. С. 44–52.

61. Стратегия Экономического пояса Шелкового пути и роль ШОС в ее реализации. Материалы круглого стола// ИДВ РАН. 16 марта 2016 г.

62. Сыроежкин К. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП. Россия и новые государства Евразии, № 2, с. 37–55. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia_i_novay/2016_02/9Syroezhkin_Sopyazheniye.pdf.

63. Т.А.Шаклеина, Э.Я.Баталов. Россия и США в XXI веке. Особенности отношений// Под ред. Т.А. Шаклеиной — М.: Аспект Пресс, 2020. — 352 с.

64. Тавровский Ю.В. Почему упали темпы китайского развития // Изборский клуб. 2016.

65. Тимофеевич И.Н. Экономические санкции как политическое понятие. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ekonomicheskie-sanktsii-kak-politicheskoe-ponyatie/.

66. Хавиер Р.П. Теоретический аспекты региональной экономики, международной и мировой экономики. [Электронный ресурс] – Режим доступа:http://www.uideporte.edu.ve/WEB/pdf.

67. Хейфец Б. А. Новые экономические мегапартнерства и Россия. СПб.: АЛЕТЕЯ. 2019. 288 с.

68. Хижняк Е. А. Экономическая интеграция в Азиатско-Тихоокеанском регионе // Беларусь и мировые экономические процессы: выпуск 6. Минск: БГУ, 2009. С. 144–150.

69. Хотимский К.В. Проект «один пояс – один путь» и ЕАЭС: перспективы развития// Инновации и инвестиции. №2. 2018.

70. Хэ Минцзюнь. КНР – ЕС: договорно-правовая база и динамика торгового сотрудничества на современном этапе // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2020. Т. 28. № 1. С. 72–82.

71. Цию Минфэн, Чэнь Сюэ. Возможности и вызовы в процессе продвижения инициативы «Один пояс, один путь» в Россию// Креативная экономика. Том 12. №4. 2018.

72. Шаймергенов Т.Т. Экономический пояс Шелкового пути: большой проект, большие вопросы. Индекс безопасности. 2013. №23.

73. Шапор М.А. Влияние макроэкономических индикаторов стран – импортеров на динамику экспорта Германии и России с учетом изменения мировых цен на углеводороды: Дис. ... канд. экономич. наук: 08.00.14/Шапор Мария Александровна; Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ. -М., 2019. -196 с.

74. ЮНКТАД: в 2019 году прямые иностранные инвестиции в экономику России удвоились. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://news.un.org/ru/story/2020/01/1371121.

75. Юнцюань Ли. Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский союз – мирное сосуществование с сохранением различий. Казахстан в глобальных процессах. 3, 2015. С. 48-59.

76. Яковлев А. И. Страны Востока в эпоху глобализации: синтез традиционного и современного. М.: Институт стран Востока, 2015. 392 с.

Иноязычная литература и материалы исследований на иностранном языке:

77. Altman S., Bastian P. DHL Global Connected Index. The State of Globalization in a Distancing World. 2020.

78. Bohdan Vahalík, Michaela Staníčková. Key Factors of Foreign Trade Competitiveness: Comparison of the EU and BRICS by Factor and Cluster Analysis// Society and Economy. Akadémiai Kiadó, Hungary. 2016. Vol. 38(3), P.295-317.

79. Chia Siow Yue. The Emerging Regional Economic Intergration Architecture in East Asia. Asian Economic Papers 12.,2015. C.1-37.

80. China and the world. Inside the dynamics of a changing relationship // McKinsey Global Insti-tute. 2019. July.

81. China Makes Historic Achievements in Building an Open Economy. Article by Zhang Shan on People's Daily // Mofcom. 2020. 30 Sept.

82. Dragan Pavlićević. China, the EU and One Belt, One Road Strategy// China Brief. №15(15). 2015.

83. Edward D. Mansfield. (2018). The proliferation of preferential trading arrangements. Journal of Conflict Resolution 42. 523-543.

84. EU Relations with Central Asia. European Union External Action. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://eeas.europa.eu/central_asia/index_en.htm.

85. Ian Bond. The EU, The Eurasian Economic Union and One Belt, One Road. Can they work together? // Centre for European Reform. 2017.

86. Investment Trends Monitor // UNCTAD. 2021. 24 Jan.

87. KOF Globalization Index // ETH Zurich. Swiss Economic Institute. 2020.

88. Kuchma N.S. US – China trade war: reaction of stock exchanges to the transformation of the foreign policy agenda // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2019. Т. 27. № 3. С. 415–428.

89. Md Nazirul Islam Sarker, Md Altab Hossin, Xiaohua Yin, Md Kamruzzaman Sarka. One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development// Modern Economy. 2018. №9. pp. 623-638.

90. Rabinovitch S. China prepares to launch the world's first official e-currency // The Economist. 2020. 17 Nov. Pang I. China's «internal circulation» is working // ING. THINK Economic and Financial Analysis. 2020. 9 Oct.

91. Rogers J., Foxall A., Henderson M., Armstrong S. Breaking the China Supply Chain: How the 'Five Eyes' can Decouple from Strategic Dependency // HJS. 2020. 14 May.

92. The Long View How will the global economic order change by 2050? The World in 2050. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.pwc.com/gx/en/world-2050/assets/pwc-the-world-in-2050-full-report-feb-2017.pdf.

93. The Military Balance. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.iiss.org/publications/the-military-balance.

94. The Trump administration wants a US-China commercial split // The Economist. 2020. 15 August.

95. Workman D. China's Top 10 Exports // Worlds Top Exports. 2020. 15 July.

96. Yan Xuetong, Xun Xuefeng. Guoji guanxi yanjiu shiyong fangfa. Di er ban [Practical Methods of International Studies 2nd edition]. Beijing: Renmin chubanshe [People's Publishing House], 2007.

97. Yan Xuetong, Yan Lian. Guoji guanxi fenxi [Analysis of International Relations]. Beijing: Beijing daxue chubanshe [Peking University Press], 2008

98. Zenglein M.J. Mapping and Recalibrating Europe's Economic Interdependence with China // Mercator Institute of China's Studies. 2020. 18 Nov. // Merics. 2020. 17 Nov.

Сетевые источники:

99. «Роснефть» и Petrocas создают совместное предприятие в области логистики и розничных продаж. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.rosneft.ru/press/releases/item/173899/.

100. 10 российских малых спутников связи для Индии. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://vpk-news.ru/news/22015.

101. A compilation of data on outbound tourism by country, including data on international tourism expenditure and outbound trips // UNWTO. URL: https://www.unwto.org/country-profile-outbound-tourism (дата обращения: 14.02.2022).

102. China FTA Network // Mofcom. 2020. URL: http://fta.mofcom.gov.cn/english/index.shtml (дата обращения: 14.02.2022).

103. China Railway Express to sprawl wider, faster in China, Europe // People's Daily Online. 2017. September 7. URL: http://en.people.cn/n3/2017/0907/c90000-9265893.ht-ml (дата обращения: 10.02.2022)

104. China Rolling out Global high speed rail plans and projects — From Pan-asian plan to future Africa projects and proposed China — Russia — Canada — US line // Nextbig-future.com. 2014. May 9. URL: https://www.nextbigfuture.com/2014/05/china-rolling-out-global-high-speed.html (дата обращения: 13.02.2022)

105. China sees faster trains ahead // China Daily. 2017. February 7. URL: http://www. chinadaily.com.cn/world/2017

106. 02/07/content_28120178.htm (дата обращения: 13.02.2022)

107. China to Share More Development Benefits: President Xi. // BRInews. 2020. 21 Nov. URL: https://www.beltandroad.news/2020/11/21/china-to-share-more-development-benefits-president-xi/ (дата обращения: 12.02.2022).

108. China vows to expand global free trade area network // Ministry of Commerce of P.R.C. 2020. 30 Nov. URL: http://chinaipr.mofcom.gov.cn/article/centralgovernment/202011/1957490.html (дата обращения: 12.02.2022).

109. EY совместно с Российско-китайским инвестиционным фондом Китай и Россия в 2017 году: сложный путь роста. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://docplayer.ru/49353926-Ey-sovmestno-s-rossiysko-kitayskim-investicionnym-fondom-kitay-i-rossiya-v-2017-godu-slozhnyy-put-rosta.html.

110. Global Flow of Tertiary-Level Students 2021 // UIS.UNESCO. URL: http://uis.unesco. org/en/uis-student-flow(дата обращения: 18.01.2021).

111. International Student Enrollment Statistics // EDUCATIONDATA.ORG. URL: https:// educationdata.org/international-student-enrollment-statistics (дата обращения: 14.02.2022).

112. Lockett H., Kinder T. Hong Kong stock trading volumes jump to four times those of LSE // FT. 2021. Febr. 17. URL: https://www.ft.com/content/c324674c-c91e-427e-82c5-87a7e9a53bab (дата обращения: 12.02.2022).

113. Most popular social networks worldwide as of January 2021, ranked by number of active users // Statista. 2021. URL: https://www.statista.com/statistics/272014/global-social-networks-ranked-by-number-of-users/ (дата обращения: 12.02.2022).

114. Petri P., Plumer M. East Asia Decouples from the United States: Trade War, COVID-19, and East Asia's New Trade Blocs // The Peterson Institute for International Economics. 2020. Working Papers. 9 June. URL: https://www.piie.com/system/files/documents/wp20-9.pdf (дата обращения: 14.02.2022).

115. Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement // RCEP. 2020. URL: https:// rcepsec.org/legal-text/ (дата обращения: 13.02.2022).

116. The Belt and Road Initiative // HKTDC. 2017. May 16. URL: http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X3CGF6L/1X0A36B7.htm?utm_source=weky_edm&utm_campaign=edm_promo_upd&utm_medium=edm&DCSext.dept=12&WT.mc_id=6176104 (дата обращения: 13.02.2022)

117. UNIONPAY INTERNATIONAL. 2021 URL: http://www.unionpayintl.com/ru/ (дата обращения: 12.02.2022).

118. World Bank. Data. GDP, PPP (current international $) // The World Bank. URL:https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.PP.CD?view=chart (дата обращения: 12.02.2022).

119. World Bank. Data. Indicators // The World Bank. URL: https://data.worldbank.org/indicator (дата обращения: 12.02.2022).

120. В Харбине подписан договор о строительстве моста через Амур, который соединит РФ и КНР // ТАСС. 2016. 15 июня. URL: http://tass.ru/ekonomika/3365273 (дата обращения: 13.02.2022)

121. Внешняя торговля ЕАЭС по странам // Евразийская экономическая комиссия. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Documents/2018/12/E201812_2_1.pdf.

122. Выступление председателя КНР Си Цзиньпина на Форуме международного сотрудничества «Один пояс – один путь». Совместно продвигать строительство «Одного пояса и одного пути». Ежемесячный журнал «Китай».2017. № 06 (140). С.18-23.

123. ВЭБ и "Автодор" договорились о сотрудничестве по реализации проектов ско-ростных автомобильных дорог // ГК Автодор. 2017. 28 февраля. URL: https://www. russianhighways.ru/press/news/18200/ (дата обращения: 02.02.2022)

124. Доклад Оценка влияния интеграции на уровень конкурентоспособности государств-членов Евразийского экономического союза. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://e-cis.info/news/566/85116.

125. Евразийский экономический союз и китайский проект «один пояс и один путь». [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://eurasialaw.ru/nashi-rubriki/yuridicheskie-stati/evrazijskij-ekonomicheskij-soyuz-i-kitajskij-proekt-odin-poyas-i-odin-put.

126. Евро-Азиатские транспортные связи: Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf

127. Инвесторы подтверждают заинтересованность в проекте "Европа — Западный Китай" // ОАО "ФЦПФ". 2016. 21 апреля. URL: http://www.fcpf.ru/media/investory-podt-verzhdayut-zainteresovannost-v-proekte-evropa-zapadnyy-kitay/ (дата обращения: 02.09.2017).49 If You Only Look at China’s GDP, You Are Missing the Real Action // Epoch Times. 2015. October 20. URL: http://www.theepochtimes.com/n3/1881409-if-you-only-look-at-chinas-gdp-you-are-missing-the-real-action/ (дата обращения: 02.02.2022)

128. Интервью Министра по развитию Дальнего Востока Александра Галушки об итогах работы в 2015 году. Министерство по развитию Дальнего

Востока: официальный сайт. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=3975.

129. Интернет – портал «Российской газеты». [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://rg.ru/.

130. Интернет – портал аудиторской компании «Делойт». [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www2.deloitte.com/ru/ru.html.

131. Интернет – портал аудиторской компании PwC. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.pwc.ru/ru.html.

132. Информационная база Всемирного Банка: [Электронный ресурс]. - URL https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12&isAllowed=y (дата обращения: 23.02.2022)

133. Информационная база ЕЭК. [Электронный ресурс]. - URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/sogl_torg/Documents/%d0%a1%d0%be%d0%b3%d0%bb%d0%b0%d1%88%d0%b5%d0%bd%d0%b8%d0%b5%20%d1%81%20%d0%9a%d0%b8%d1%82%d0%b0%d0%b5%d0%bc/%d0%a2%d0%b5%d0%ba%d1%81%d1%82%20%d1%80%d1%83%d1%81%d1%81%d0%ba%d0%b8%d0%b9%20%28EAEU%20alternate%29%20final.pdf (дата обращения: 24.02.2022)

134. Информационное аагентство Logirus. [Электронный ресурс]. - URL: https://logirus.ru/news/transport/defitsit_porozhnikh_konteynerov_mozhet_sokhranitsya_do_iyunya.html (дата обращения: 22.02.2022)

135. Информационное агентство Атомный эксперт. [Электронный ресурс]. - URL: https://atomicexpert.com/silkway_belt_and_path (дата обращения: 26.02.2022)

136. Информационное агентство РИА. [Электронный ресурс]. - URL: https://ria.ru/20170514/1494097368.html (дата обращения: 22.02.2022)

137. Информационное агентство РИА. [Электронный ресурс]. - URL: https://ria.ru/20190926/1559137435.html (Дата обращения: 27.08.2021)

138. Информационный портал Газета.ру [Электронный ресурс]. - URL: https://www.gazeta.ru/business/news/2017/04/24/n_9964523.shtml (дата обращения: 24.02.2022)

139. Информационный портал Сонар 2050. [Электронный ресурс]. - URL: https://www.sonar2050.org/publications/chto-takoe-kitayskiy-proekt-odin-poyas-odin-put-i-perspektivy-ego-sopryajeniya-s-rossiyskim-proekt/ (дата обращения: 22.02.2022)

140. Иран объявил о готовности инвестировать в «Один пояс — один путь». [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://regnum.ru.

141. Итоги внешнеэкономической деятельности Российской Федерации в 2019 году. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.economy.gov.ru/material/file/66eec1250c653fc9abd0419604f44bbd/VED.pdf.

142. Клинов В.Г. Мировая экономика: прогноз до 2050г. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://mgimo.ru/files/16223/16223.pdf.

143. Кунле М. Спустя 10 лет Россия добилась разрешения на экспорт зерна в Китай. [Электронный ресурс] – режим доступа: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/12/17/621497-eksport-zerna-kitai.

144. Ли К. Китай был и остается твердым сторонником экономической глобализации // Rus-sian.news.cn. 2019. 16 сент. URL: http://russian.news.cn/2019-09/16/c_138396005.htm (дата обращения: 14.02.2022).

145. Марголин А.М. Выступление на Гайдаровском форуме – 2020 // Материалы Гайдаровского форума в 2020 году.

146. Материалы официального сайта Всемирного банка. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.vsemirnyjbank.org/.

147. Материалы официального сайта Государственной думы Российской Федерации. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://duma.gov.ru/.

148. Материалы официального сайта журнала Fortune. [Электронный ресурс] – https://fortune.com/.

149. Материалы официального сайта финансово–экономического журнала Forbes. [Электронный ресурс] – https://www.forbes.com/?sh=4d4a59342254.

150. Машзаводы Свердловской области в 2016 г. увеличили экспорт в Китай в 2,5 раза. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.interfax-russia.ru/Ural/news.asp?id=819580.

151. Мереминская Е. Глобализация не виновата в падении мировой экономики во время коронавируса. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/06/08/832105-globalizatsiya-ne-vinovata.

152. Мигунов Д. Новый игрок: Китай незаметно сделал свою валюту международной // Известия. 2020. 18 окт. URL: https://iz.ru/1073381/dmitrii-migunov/novyi-igrok-kitai-nezametno-sdelal-svoiu-valiutu-mezhdunarodnoi (дата обращения: 14.02.2022).

153. Министерство иностранных дел Республики Узбекистан. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://mfa.uz/.

154. О чем договорились лидеры Узбекистана и России. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.gazeta.uz/2014/12/11/results/.

155. ОАО "РЖД" и China Railways подписали соглашение об электронном обмене данными// ГД Гудок. 2017. 22 июня. URL: https://www.gudok.ru/freighttrans/?ID=1377 900 (дата обращения: 13.02.2022)

156. По прогнозам Morgan Stanley, к 2030 году китайский юань станет третьей мировой валютой после доллара и евро // ВЕК. 2020. 9 сентября. URL: https://wek.ru/po-prognozam-morgan-stanley-k-2030-godu-kitajskij-yuan-stanet-tretej-mirovoj-valyutoj-posle-dollara-i-evro (дата обращения: 14.02.2022).

157. Поворот России на Восток только начинается. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://ria.ru/20160531/1441206933.html.

158. Повышение эффективности реализации нефти и газа. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.rosneft.ru/docs/report/2014/downstream/efficiency.html.

159. Посольство КНР в РФ. [Электронный ресурс]. - URL: http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/yidaiyilu/t1659865.htm (Дата обращения: 24.08.2021)

160. Президент "РЖД": Совместные инициативы в области высокоскоростных же-лезнодорожных перевозок придадут новый импульс сотрудничеству Россия — Китай // Синьхуа. 2017. 5 сентября. URL: http://russian.news.cn/2017-09/05/c_136586337.htm (дата обращения: 13.02.2022)

161. Российско-китайская рабочая группа по ВСМ обсудила вопросы локализации производства в России // РЖД. 2015. 29 сентября. URL: http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=86595 ((дата обращения: 11.02.2022)

162. Россия и Китай обсудили механизмы успешного развития рынка международ-ных автомобильных перевозок двух стран // Минтранс РФ. Официальный сайт. 2017. 20 июля. URL: https://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=40448 (дата обращения: 13.02.2022)

163. Со скоростью сметы // ИД Коммерсант. 2017. 24 августа. URL: https://www. kommersant.ru/doc/3391523 (дата обращения: 11.02.2022)

164. Трансконтинентальный коридор "Западная Европа — Западный Китай" — новый путь в Европу // Nomad. 2009. 11 сентября. URL: http://www.nomad.su/?a=4-200909 110324 (дата обращения: 02.02.2022)

165. Экспорт Китая в 2020 году вырос на 3,6% и достиг рекорда // Интерфакс. 2021. 14 янв. URL: https://www.interfax.ru/business/745076 (дата обращения: 14.02.2022).

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Таблица А1 — Динамика взаимной торговли ЕАЭС и Китая в стоимостном и натуральном выражении 2009 – 2017 года

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Товарооборот ЕАЭС – Китай, стоимость, млрд $	51,00	76,00	108,00	116,00	117,00	109,00	79,00	78,00	103,00
Импорт ЕАЭС из Китая	28,00	46,00	57,00	63,00	66,00	61,00	44,00	46,00	57,00
Экспорт ЕАЭС в Китай	23,00	30,00	52,00	53,00	51,00	48,00	35,00	33,00	45,00
Товарооборот ЕАЭС - Китай, объём, млн т	86,00	90,00	118,00	130,00	130,00	127,00	117,00	130,00	125,00
Импорт ЕАЭС из Китая	9,00	13,00	16,00	17,00	18,00	17,00	12,00	12,00	16,00
Экспорт ЕАЭС в Китай	77,00	77,00	102,00	113,00	112,00	110,00	105,00	117,00	107,00

Источник: составлено автором

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Таблица Б1 — Товарооборот России 2015 – 2017 годы, млн долл. США

Место	По странам	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Темп 2017/ 16
1	Китай	63 553,1	66 123,3	86 964,3	31,5 %
2	Германия	45 791,9	40 709,9	49 975,4	22,8 %
3	Нидерланды	43 944,4	32 281,9	39 504,5	22,4 %
4	Беларусь	24 218,9	23 844,0	30 192,9	26,6 %
5	Италия	30 613,6	19 813,0	23 940,1	20,8 %
6	США	20 909,9	19 972,0	23 198,5	16,2 %
7	Турция	23 340,6	15 742,8	21 604,1	37,2 %
8	Республика Корея	18 051,9	15 118,9	19 278,7	27,5 %
9	Япония	21 302,5	16 036,7	18 261,9	13,9 %
10	Казахстан	15 569,5	13 208,6	17 240,6	30,5 %
11	Польша	13 762,9	13 099,1	16 485,5	25,9 %
12	Франция	11 631,5	13 268,0	15 459,0	16,5 %
13	Украина	14 966,6	10 233,7	12 855,1	25,6 %
14	Великобритания	11 196,8	10 376,4	12 736,2	22,7 %
15	Финляндия	9 761,9	9 020,6	12 337,7	36,8 %
	Общий	526 261,4	467 941,1	584 049,5	24,8 %

Источник: составлено автором

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Таблица В1 — Структура экспорта России в Китай 2016 - 2017 годы

Группа товаров	**2016**	**2017**	**Изменение**	**Доля в общем объеме экспорта**
Продукты животного происхождения	1,06 млрд.долл. США	$1,08 млрд.долл. США	0,03	3,2%
Продукты растительного происхождения	187 млн. долл. США	245 млн. долл. США	0,31	0,7%
Жиры и масла	173 млн. долл. США	239 млн. долл. США	0,38	0,6%
Пищевые продукты, напитки, табак	205 млн. долл. США	183 млн. долл. США	– 0,11	0,6%
Минеральные продукты	18 млрд.долл. США	26,2 млрд.долл. США	0,45	67%
Продукция химической промышленности	1,02 млрд.долл. США	1,13 млрд.долл. США	0,11	3,3%
Пластмассы, каучук и резина	45 млн. долл. США	497 млн. долл. США	0,44	1,3%
Изделия из кожи и меха	8,6 млн. долл. США	5,6 млн. долл. США	– 0,35	0%

Древесина и изделия из нее	2,59 млрд.долл. США	3,16 млрд.долл. США	0,22	8,7%
Книги, бумага, картон	818 млн. долл. США	933 млн. долл. США	0,14	2,6%
Текстиль	12,8 млн. долл. США	10,7 млн. долл. США	– 0,17	0%
Обувь, головные уборы, зонты и др.	513 тыс. долл. США	318 тыс. долл. США	– 0,38	0%
Изделия из камня, керамики и стекла	9,8 млн. долл. США	7,4 млн. долл. США	– 0,25	0%
Драгоценности	95,4 млн. долл. США	144 млн. долл. США	0,51	0,4%
Металлы и изделия из них	211 млн. долл. США	648 млн. долл. США	2,08	1,3%
Машины, оборудование и аппаратура	1,39 млрд. долл. США	2,11 млрд. долл. США	0,52	5,3%
Транспорт	299 млн. долл. США	256 млн. долл. США	– 0,15	0,8%

Инструменты и аппараты, часы	237 млн. долл. США	213 млн. долл. США	– 0,1	0,7%
Оружие и боеприпасы	– – –	– – –	– – –	0
Разные промышленные товары	9,3 млн. долл. США	8,6 млн. долл. США	– 0,07	0%
Произведения искусства и антиквариат	1,6 млн. долл. США	3,3 млн. долл. США	1,06	0%

Источник: составлено автором

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Таблица Г1 — Поток инвестиций из РФ в Китай за 2016 год, (млн долл. США)

	I квартал	**II квартал**	**III квартал**	**IV квартал**	**Итого**
1.Объём накопленных инвестиций на конец периода					
	912,84	913,58	983,21	986,27	986,27
1.2. В т.ч. прямых					
	912,84	913,58	983,21	986,27	986,27
	I квартал	II квартал	III квартал	IV квартал	Итого
2.Объём поступивших инвестиций за период					
	0,54	0,74	0,65	3,06	4,99
2.2. В т.ч. прямых					
	0,54	0,74	0,65	3,06	4,99

Источник: составлено автором

Таблица Г2 — Поток инвестиций из Китая в РФ за 2016 год, (млн долл. США)

	I квартал	**II квартал**	**III квартал**	**IV квартал**	**Итого**
1.Объём накопленных инвестиций на конец периода					
	9083,0	9286,0	9416,0	9487,0	9487,0
1.2.В т.ч. прямых					
	9083,0	9286,0	9416,0	9487,0	9487,0
2.Объём поступивших инвестиций за период					
	143,0	203,0	130,0	71,0	547,0
	I квартал	**II квартал**	**III квартал**	**IV квартал**	**Итого**
2.2. В т.ч. прямых					
	143,0	203,0	130,0	71,0	547,0

Источник: составлено автором

ПРИЛОЖЕНИЕ Д

Проведение кластерного анализа для проведения оценки перспектив реализации проекта «Один пояс – один путь»

Принцип “ближайшего соседа”.

Исходные данные.

№ п/п	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
x_1	9596960	2724900	17098242	207600	312685	357022	1564116	45228	64589	65300	603550	49035	78867
x_2	22457	13364	22408	3642	3071	3714	8082	657	1370	1549	5618	1611	2143

1. Воспользуемся агломеративным иерархическим алгоритмом классификации. В качестве расстояния между объектами примем обычное евклидовое расстояние. Тогда согласно формуле:

$$p(x_{ij}) = \sqrt{\sum(x_{il}-x_{ji})^2}$$

где l - признаки; k - количество признаков

$$p(x_{1,2}) = \sqrt{(9596960-2724900)^2 + (22457-13364)^2} = 6872066.02$$

$$p(x_{1,3}) = \sqrt{(9596960-17098242)^2 + (22457-22408)^2} = 7501282$$

$$p(x_{1,4}) = \sqrt{(9596960-207600)^2 + (22457-3642)^2} = 9389378.85$$

2. Полученные данные помещаем в таблицу (матрицу расстояний).

№ п/п	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	0	6872066,016	7501282	9389378,851	9285429,239	9239957,01	8032856,862	9551756,877	9532394,324	9531682,931	8993425,764	9547947,757	9518114,678

2	6872066,016	0	14373344,845	2517318,773	2412236,96	2367897,664	1160796,017	2679702,128	2660338,037	2659626,243	2121364,142	2675890,811	2646056,792
3	7501282	14373344,845	0	16890652,425	16785568,138	16741230,437	15534132,606	17053027,872	17033665,992	17032954,772	16494700,545	17049219,684	17019387,065
4	9389378,851	2517318,773	16890652,425	0	105086,551	149422,017	135652 3.266	162399,435	143029,046	142315,391	395954,931	158578,007	128741,727
5	9284295,239	2412236,96	16785568,138	105086,551	0	44341,662	12514 41,033	267467,894	248101,831	247389,682	290876,151	263654,042	233819,842
6	9239957,01	2367897,664	16741230,437	149422,017	44341,662	0	12071 01,903	311808,986	292442,394	291730,034	246535,352	307994,18	278159,436
7	803285	116079	155341	135652	125144	120710	0	151890	1499542,022	149883	960569,16	151509	1485260,874

	6,862	6,017	32,606	3,266	1,033	1,903		6,148		0,238		4,819	
8	9551756,877	2679702,128	17053027,872	162399,435	267467,894	311808,986	1518906,148	0	19374,124	200091,81	558344,04	3924,712	33671,806
9	9532394,324	2660338,037	17033665,992	143029,046	248101,831	292442,394	1499542,022	19374,124	0	733,186	538977,741	15555,867	14298,91
10	9531682,931	2659626,243	17032954,772	142315,391	247389,682	291730,034	1498830,238	20091,81	733,186	0	538265,38	16265,118	13579,997
11	8993425,764	2121364,142	16494700,545	395954,931	290876,151	246535,352	960569,16	558344,04	538977,741	538265,38	0	554529,477	524694,507
12	9547947,757	2675890,811	17049219,684	158578,007	263654,042	307994,18	1515094,819	3924,712	15555,867	16265,118	554529,477	0	29836,743
13	9518114,678	2646056,792	17019387,065	128741,727	233819,842	278159,436	1485260,874	33671,806	14298,91	13579,997	524694.507	29836.743	0

3. Поиск наименьшего расстояния.

Из матрицы расстояний следует, что объекты 9 и 10 наиболее близки $P_{9;10}$ = 733.19 и поэтому объединяются в один кластер.

№ п/п	1	2	3	4	5	6	7	8	**[9]**	**[10]**	11	12	13
1	0	6872066,016	7501282	9389378,851	9284295,239	9239957,01	8032856,862	9551756,877	9532394,324	9531682,931	8993425,764	9547947,757	9518114,678
2	6872066,016	0	14373344,845	2517318,773	2412236,96	2367897,664	1160796,017	2679702,128	2660338,037	2659626,243	2121364,142	2675890,811	2646056,792
3	7501282	14373344,845	0	16890652,425	16785568,138	16741230,437	15534132,606	17053027,872	17033665,992	17032954,772	16494700.545	17049219,684	17019387,065
4	9389378,851	2517318,773	16890652,425	0	105086,551	149422,017	1356523,266	162399,435	143029,046	142315,391	3959954,931	158578,007	128741,727
5	9284295,239	2412236,96	16785568,138	105086,551	0	44341,662	1251441,033	267467,894	248101,831	247389,682	2908876,151	263654,042	233819,842
6	9239957,01	2367897,664	16741230,437	149422,017	44341,662	0	1207101,903	311808,986	292442,394	291730,034	2464535,352	3079994,18	2781159,436

7	803285 6,862	116079 6,017	155341 32,606	135652 3,266	125144 1,033	120710 1,903	0	151890 6.148	149954 2,022	149883 0,238	960569, 16	151509 4,819	148526 0,874
8	955175 6.877	267970 2,128	170530 27,872	162399, 435	267467, 894	311808, 986	151890 6,148	0	19374,1 24	20091,8 1	558344, 04	3924,71 2	33671, 806
[9]	953239 4,324	266033 8,037	170336 65,992	143029, 046	248101, 831	292442, 394	149954 2,022	19374,1 24	0	733, 186	538977, 741	15555,8 67	14298, 91
10]	953168 2,931	265962 6,243	170329 54,772	142315, 391	247389, 682	291730, 034	149883 0,238	20091,8 1	733, 186	0	538265, 38	16265,1 18	13579, 997
11	899342 5,764	212136 4,142	164947 00,545	395954, 931	290876, 151	246535, 352	960569, 16	558344, 04	538977, 741	538265, 38	0	554529, 477	524694 ,507
12	954794 7,757	267589 0,811	170492 19,684	158578, 007	263654, 042	307994, 18	151509 4,819	3924,71 2	15555,8 67	16265.1 18	554529, 477	0	29836, 743
13	951811 4,678	264605 6,792	170193 87,065	128741, 727	233819, 842	278159, 436	148526 0,874	33671,8 06	14298,9 1	13579,9 97	524694, 507	29836,7 43	0

При формировании новой матрицы расстояний выбираем наименьшее значение из значений объектов №9 и №10.

В результате имеем 12 кластеров: $S_{(1)}$, $S_{(2)}$, $S_{(3)}$, $S_{(4)}$, $S_{(5)}$, $S_{(6)}$, $S_{(7)}$, $S_{(8)}$, $S_{(9,10)}$, $S_{(11)}$, $S_{(12)}$, $S_{(13)}$

Из матрицы расстояний следует, что объекты 8 и 12 наиболее близки $P_{8;12}$ = 3924,71 и поэтому объединяются в один кластер.

№ п/п	1	2	3	4	5	6	7	**[8]**	9,10	11	**[12]**	13
1	0	6872066,016	7501282	9389378,851	9284295,239	9239957,01	8032856,862	9551756,877	9531682,931	8993425,764	9547947,757	9518114,678
2	6872066,016	0	14373344,845	2517318,773	2412236,96	2367897,664	1160796,017	2679702,128	2659626,243	2121364,142	2675890,811	2646056,792
3	7501282	14373344,845	0	16890652,425	16785568,138	16741230,437	15534132,606	17053027,872	17032954,72	16494700,545	17049219,684	17019387,065
4	9389378,851	2517318,773	16890652,425	0	1050086,551	1494222,017	1356523,266	1623999,435	1423152,391	3959549,31	1585780,07	1287417,727
5	9284295,239	2412236,96	16785568,138	1050086,551	0	4434162,62	1251441,033	2674677,894	2473896,682	2908761,51	2636540,42	2338198,42
6	9239957,01	2367897,664	16741230,437	1494222,017	4434162,62	0	1207103	3118086,986	2917300,34	2465352,52	3079941,8	2781594,36

		7,664	30,437				1,903					
7	8032856,862	1160796,017	15534132,606	1356523,266	1251441,033	1207101,903	0	1518906,148	1498830,238	960569,16	1515094,819	1485260,874
[8]	9551756,877	2679702,128	17053027,872	162399,435	267467,894	311808,986	1518906,148	0	19374,124	558344,04	3924,712	33671,806
9,10	9531682,931	2659626,243	17032954,772	142315,391	247389,682	291730,034	1498830,238	19374,124	0	538265,38	15555,867	13579,997
11	8993425,764	2121364,142	16494700,545	395954,931	290876,151	246535,352	960569,16	558344,04	538265,38	0	554529,477	524694,507
[12]	9547947,757	2675890,811	17049219,684	158578,007	263654,042	307994,18	1515094,819	3924,712	15555,867	554529,477	0	29836,743
13	9518114,678	2646056,792	17019387,065	128741,727	233819,842	278159,436	1485260,874	33671,806	13579,997	524694,507	29836,743	0

При формировании новой матрицы расстояний выбираем наименьшее значение из значений объектов №8 и №12.

В результате имеем 11 кластеров: $S_{(1)}$, $S_{(2)}$, $S_{(3)}$, $S_{(4)}$, $S_{(5)}$, $S_{(6)}$, $S_{(7)}$, $S_{(8,12)}$, $S_{(9,10)}$, $S_{(11)}$, $S_{(13)}$

Из матрицы расстояний следует, что объекты 9,10 и 13 наиболее близки $P_{9,10;13}$ = 13580 и поэтому объединяются в один кластер.

№ п/п	1	2	3	4	5	6	7	8,12	**[9,10]**	11	**[13]**
1	0	6872066,016	7501282	9389378,851	9284295,239	9239957,01	8032856,862	9547947,757	9531682,931	8993425,764	9518114,678
2	6872066,016	0	14373344,845	2517318,773	2412236,96	2367897,664	1160796,017	2675890,811	2659626,243	2121364,142	2646056,792
3	7501282	14373344,45	0	16890652,425	16785568,138	16741230,437	15534132,606	17049219,684	17032954,772	16494700,545	17019387,065
4	9389378,851	2517318,773	16890652,425	0	105086,551	149422,017	1356523,266	158578,007	142315,391	395954,931	128741,727
5	9284295,239	2412236,96	16785568,138	105086,551	0	44341,662	1251441,033	263654,042	247389,682	290876,151	233819,842
6	9239957,01	2367897,664	16741230,437	149422,017	44341,662	0	1207101,903	307994,18	291730,034	246535,352	278159,436

7	803285 6,862	1160796,017	1553 4132,606	1356523,266	1251441,033	1207101,903	0	151509 4,819	14988 30,238	960569,16	1485260,874
8,12	954794 7,757	2675890,811	1704 9219,684	1585 78,007	2636 54,042	3079 94,18	1515094,819	0	15555,867	554529,477	2983 6,743
[9,10]	953168 2,931	2659626,243	1703 2954,772	1423 15,391	2473 89,682	2917 30,034	1498830,238	155 55,867	0	538265,38	1357 9,997
11	899342 5,764	2121364,142	1649 4700,545	3959 54,931	2908 76,151	2465 35,352	960569,16	554529,477	53826 5,38	0	5246 94,507
[13]	951811 4,678	2646056,792	1701938,065	1287 41,727	2338 19,842	2781 59,436	1485260,874	298 36,743	13579,997	524694,507	0

При формировании новой матрицы расстояний выбираем наименьшее значение из значений объектов №9,10 и №13.

В результате имеем 10 кластеров: $S_{(1)}$, $S_{(2)}$, $S_{(3)}$, $S_{(4)}$, $S_{(5)}$, $S_{(6)}$, $S_{(7)}$, $S_{(8,12)}$, $S_{(9,10,13)}$, $S_{(11)}$

Из матрицы расстояний следует, что объекты 8,12 и 9,10,13 наиболее близки $P_{8,12;9,10,13}$ = 15555.87 и поэтому объединяются в один кластер.

№ п/п	1	2	3	4	5	6	7	**[8,12]**	**[9,10, 13]**	11
1	0	6872 066,0 16	7501 282	9389 378,8 51	9284 295,2 39	9239 957,0 1	8032 856,8 62	9547 947,7 57	9518 114,6 78	8993 425,7 64
2	6872 066,0 16	0	1437 3344, 845	2517 318,7 73	2412 236,9 6	2367 897,6 64	1160 796,0 17	2675 890,8 11	2646 056,7 92	2121 364,1 42
3	7501 282	1437 3344, 845	0	1689 0652, 425	1678 5568, 138	1674 1230, 437	1553 4132, 606	1704 9219, 684	1701 9387, 065	1649 4700, 545
4	9389 378,8 51	2517 318,7 73	1689 0652, 425	0	1050 86,55 1	1494 22,01 7	1356 523,2 66	1585 78,00 7	1287 41,72 7	3959 54,93 1
5	9284 295,2 39	2412 236,9 6	1678 5568, 138	1050 86,55 1	0	4434 1,662	1251 441,0 33	2636 54,04 2	2338 19,84 2	2908 76,15 1
6	9239 957,0 1	2367 897,6 64	1674 1230, 437	1494 22,01 7	4434 1,662	0	1207 101,9 03	3079 94,18	2781 59,43 6	2465 35,35 2
7	8032 856,8 62	1160 796,0 17	1553 4132, 606	1356 523,2 66	1251 441,0 33	1207 101,9 03	0	1515 094,8 19	1485 260,8 74	9605 69,16
[8,12]	9547 947,7 57	2675 890,8 11	1704 9219, 684	1585 78,00 7	2636 54,04 2	3079 94,18	1515 094,8 19	0	1555 5,867	5545 29,47 7
[9,10,1 3]	9518 114,6 78	2646 056,7 92	1701 9387, 065	1287 41,72 7	2338 19,84 2	2781 59,43 6	1485 260,8 74	1555 5,867	0	5246 94,50 7

11	8993425,764	2121364,142	16494700,545	395954,931	290876,151	246535,352	960569,16	554529,477	524694,507	0

При формировании новой матрицы расстояний выбираем наименьшее значение из значений объектов №8,12 и №9,10,13.

В результате имеем 9 кластеров: $S_{(1)}$, $S_{(2)}$, $S_{(3)}$, $S_{(4)}$, $S_{(5)}$, $S_{(6)}$, $S_{(7)}$, $S_{(8,12,9,10,13)}$, $S_{(11)}$

Из матрицы расстояний следует, что объекты 5 и 6 наиболее близки $P_{5;6}$ = 44341,66 и поэтому объединяются в один кластер.

№ п/п	1	2	3	4	**[5]**	**[6]**	7	8,12,9,10,13	11
1	0	6872066,016	7501282	9389378,851	9284295,239	9239957,01	8032856,862	9518114,678	8993425,764
2	6872066,016	0	14373344,845	2517318,773	2412236,96	2367897,664	1160796,017	2646056,792	2121364,142
3	7501282	14373344,845	0	16890652,425	16785568,138	16741230,437	15534132,606	17019387,065	16494700,545
4	9389378,851	2517318,773	16890652,425	0	1050866,551	1494202,017	1356523,266	1287401,727	3959549,31
[5]	9284295,239	2412236,96	16785568,138	1050866,551	0	44341,662	1251441,033	2338019,842	2908676,151
[6]	9239957,01	2367897,664	16741230,437	1494202,017	44341,662	0	1207101,903	2781579,436	2465535,352
7	8032856,862	1160796,017	15534132,606	1356523,266	1251441,033	1207101,903	0	1485260,874	9605769,16
8,12,9,10,13	9518114,678	2646056,792	17019387,065	1287401,727	2338019,842	2781579,436	1485260,874	0	5246944,507

11	89934 25,764	212136 4,142	164947 00,545	39595 4,931	29087 6,151	24653 5,352	96056 9,16	52469 4,507	0

При формировании новой матрицы расстояний выбираем наименьшее значение из значений объектов №5 и №6.

В результате имеем 8 кластеров: $S_{(1)}$, $S_{(2)}$, $S_{(3)}$, $S_{(4)}$, $S_{(5,6)}$, $S_{(7)}$, $S_{(8,12,9,10,13)}$, $S_{(11)}$

Из матрицы расстояний следует, что объекты 4 и 5,6 наиболее близки $P_{4;5,6}$ = 105086,55 и поэтому объединяются в один кластер.

№ п/п	1	2	3	**[4]**	**[5,6]**	7	8,12,9, 10,13	11
1	0	6872066,016	7501282	9389378,851	9239957,01	8032856,862	9518114,678	8993425,764
2	6872066,016	0	14373344,845	2517318,773	2367897,664	1160796,017	2646056,792	2121364,142
3	7501282	14373344,845	0	16890652,425	16741230,437	15534132,606	17019387,065	16494700,545
[4]	9389378,851	2517318,773	16890652,425	0	105086,551	1356523,266	1287417,727	3959541,931
[5,6]	9239957,01	2367897,664	16741230,437	105086,551	0	1207101,903	2338192,842	2465352,352
7	8032856,862	1160796,017	15534132,606	1356523,266	1207101,903	0	1485260,874	9605691,16
8,12,9, 10,13	9518114,678	2646056,792	17019387,065	1287417,727	2338192,842	1485260,874	0	5246947,507
11	8993425,764	2121364,142	16494700,545	3959541,931	2465352,352	9605691,16	5246947,507	0

При формировании новой матрицы расстояний выбираем наименьшее значение из значений объектов №4 и №5,6.

В результате имеем 7 кластеров: $S_{(1)}$, $S_{(2)}$, $S_{(3)}$, $S_{(4,5,6)}$, $S_{(7)}$, $S_{(8,12,9,10,13)}$, $S_{(11)}$

Из матрицы расстояний следует, что объекты 4,5,6 и 8,12,9,10,13 наиболее близки $P_{4,5,6;8,12,9,10,13}$ = 128741.73 и поэтому объединяются в один кластер.

№ п/п	1	2	3	**[4,5,6]**	7	**[8,12,9, 10,13]**	11
1	0	687206, 016	7501282	923995, 01	8032856 ,862	9518114 , 678	899342, 764
2	6872066 ,016	0	1437334 4,845	2367897 ,664	1160796 ,017	2646056 ,792	2121364 ,142
3	7501282	1437334 4,845	0	1674123 0,437	1553413 2,606	1701938 7,065	1649470 0,545
[4,5,6]	9239957 ,01	2367897 ,664	1674123 0,437	0	1207101 ,903	128741, 727	246535, 352
7	8032856 ,862	1160796 ,017	1553413 2,606	1207101 ,903	0	1485260 ,874	960569, 16
[8,12,9, 10,13]	9518114 ,678	2646056 ,792	1701938 7,065	128741, 727	1485260 ,874	0	524694, 507
11	8993425 ,764	2121364 ,142	1649470 0,545	246535, 352	960569, 16	524694, 507	0

При формировании новой матрицы расстояний выбираем наименьшее значение из значений объектов №4,5,6 и №8,12,9,10,13.

В результате имеем 6 кластеров: $S_{(1)}$, $S_{(2)}$, $S_{(3)}$, $S_{(4,5,6,8,12,9,10,13)}$, $S_{(7)}$, $S_{(11)}$

Из матрицы расстояний следует, что объекты 4,5,6,8,12,9,10,13 и 11 наиболее близки $P_{4,5,6,8,12,9,10,13;11}$ = 246535.35 и поэтому объединяются в один кластер.

№ п/п	1	2	3	**[4,5,6,8,1 2,9,10,13]**	7	**[11]**
1	0	6872066,0 16	7501282	9239957,0 1	8032856,8 62	8993425,7 64

2	6872066,016	0	14373344,845	2367897,664	1160796,017	2121364,142
3	7501282	14373344,845	0	16741230,437	15534132,606	16494700,545
[4,5,6,8,12,9,10,13]	9239957,01	2367897,664	16741230,437	0	1207101,903	246535,352
7	8032856,862	1160796,017	15534132,606	1207101,903	0	960569,16
[11]	8993425,764	2121364,142	16494700,545	246535,352	960569,16	0

При формировании новой матрицы расстояний выбираем наименьшее значение из значений объектов №4,5,6,8,12,9,10,13 и №11.

Результирующим показателем являются полученные 5 кластеров: $S_{(1)}$, $S_{(2)}$, $S_{(3)}$, $S_{(4,5,6,8,12,9,10,13,11)}$, $S_{(7)}$

№ п/п	1	2	3	**4,5,6,8,12,9,10,13,11**	7
1	0	6872066,016	7501282	8993425,764	8032856,862
2	6872066,016	0	14373344,845	2121364,142	1160796,017
3	7501282	14373344,845	0	16494700,545	15534132,606
4,5,6,8,12,9,10,13,11	8993425,764	2121364,142	16494700,545	0	960569,16
7	8032856,862	1160796,017	15534132,606	960569,16	0

ПРИЛОЖЕНИЕ Е

Таблица Е1 – Совокупный экспорт – импорт Китая и его торговых партнеров за 2006 – 2011 года

Товары и товарные группы	Репортёр (отчитывающийся субъект)	Торговый партнёр	Торговый поток	Показатель	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TOTAL. Все товары	Китай	Грузия	Импорт	Стоимость млрд. долл. США)	6,95	15,59	3,53	17,87	41,8	38,11
			Экспорт	Стоимость млрд. долл. США)	78,36	181,33	292,89	191,96	274,93	761,07
		Индия	Импорт	Стоимость (млрд. долл. США)	10277,45	14617,16	20258,89	13714,29	20 846,31	23 372,28
			Экспорт	Стоимость (млрд. долл. США)	14581,30	24051,38	31585,38	29666,56	40913,96	50 536,42
		Иран	Импорт	Стоимость (млрд. долл. США)	9 958,46	13 301,53	19 594,20	13286,55	18300,89	30 332,97
			Экспо	Стоимость (млрд.	4488,95	7363,29	8163,43	7918,69	11092,19	14 762,00

				долл. США)						
		Казахстан	Импорт	Стоимость (млрд. долл. США)	3607,27	6431,91	7727,83	6255,60	11108,59	15349,87
			Экспорт	Стоимость (млрд. долл. США)	4750,48	7445,86	9824,51	7748,17	9320,40	9566,53
		Монголия	Импорт	Стоимость (млрд. долл. США)	1 147,48	1 351,65	1 525,61	1 338,68	2 549,85	3 700,78
			Экспорт	Стоимость (млрд. долл. США)	433,5	683,62	907,83	1 057,93	1 449,76	2 731,76
		Россия	Импорт	Стоимость (млрд. долл. США)	17 554,33	19 688,58	23 832,76	21 282,95	25 913,99	40 362,60
			Экспорт	Стоимость (млрд. долл. США)	15 832,49	28 529,90	33 075,85	17 513,77	29 612,07	38 903,02
		Туркменистан	Импорт	Стоимость (млрд. долл. США)	16,01	50,14	28,44	38,49	1044,52	4693,17

			Экспорт	Стоимость (млрд. долл. США)	162,57	302,54	801,94	915,7	525,12	784,36
		Турция	Импорт	Стоимость (млрд. долл. США)	765,95	1293,80	1962,93	1745,49	3164,06	3123,23
			Экспорт	Стоимость (млрд. долл. США)	7303,28	10484,27	10606,31	8333,53	11942,04	15613,70

Источник: составлено автором

Таблица Е2 – Совокупный экспорт – импорт Китая и его торговых партнеров за 2006 – 2011 года

Товары и товарные группы	**Репортёр (отчитывающийся**	**Торговый партнёр**	**Торговый поток**	**Показатель**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
TOTAL. Все товары	Китай	Грузия	Импорт	Стоимость (млрд долл. США)	33,58	54,46	53,11	43,79	53,56	67,59	53,91
			Экспорт	Стоимость (млрд. долл. США)	740,33	862,09	908,68	768,68	745,24	912,62	1 102,60
		Индия	Импорт	Стоимость (млрд долл. США)	18 797,19	16 970,27	16 358,69	13 368,55	11 764,13	16 345,37	18 850,04

			Экспорт	Стоимость (млрд долл. США)	47 677,45	48 432,41	54 217,42	58 228,03	58 397,76	68 042,25	76 880,64
		Иран	Импорт	Стоимость (млрд долл. США)	24 869,41	25 389,86	27 503,85	16 057,45	14 827,19	18 553,69	21 098,88
			Экспорт	Стоимость (млрд долл. США)	11 598,80	14 036,65	24 338,49	17 770,11	16 417,27	18 584,81	14 008,98
		Казахстан	Импорт	Стоимость (млрд долл. США)	14 675,45	16 050,84	9 741,82	5 848,95	4 805,08	6 378,69	8 529,55
			Экспорт	Стоимость (млрд долл. США)	11 001,24	12 545,12	12 709,85	8 441,24	8 292,32	11 564,44	11 326,58
		Монголия	Импорт	Стоимость (млрд долл. США)	3 944,21	3 509,55	5 102,09	3 795,38	3 622,60	5 167,31	6 341,58
			Экспорт	Стоимость (млрд долл. США)	2 653,51	2 449,59	2 216,38	1 570,70	988,54	1 235,61	1 646,74
		Россия	Импорт	Стоимость (млрддолл. США)	44 138,28	39 667,83	41 593,51	33 258,66	32 260,15	41 390,29	58 886,55
			Экспорт	Стоимость (млрддолл. США)	44 056,55	49 591,17	53 676,94	34 756,88	37 339,60	42 830,60	48 005,20
		Туркменис	Импорт	Стоимость (млрддолл. США)	8673,38	8893,26	9516,16	7827,66	5563,29	6575,13	8119,37

			Экспорт	Стоимость (млрддолл. США)	1 699,12	1 137,64	954,28	815,47	338,48	368,12	316,78
		Турция	Импорт	Стоимость (млрддолл. США)	3 511,81	4 486,23	3 705,40	2 943,64	2 785,41	3 783,43	3 762,71
			Экспорт	Стоимость (млрддолл. США)	15 585,29	17 746,99	19 305,46	18 607,84	16 686,64	18 121,51	17 864,20

Источник: составлено автором

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж

Таблица Ж1 – Расчет показателя $ExpPerf_t$ для торговли Китая с определенной группой стран за 2008 – 2018 года

Название показателя	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Расчет показателя для торговли Китая с Грузией $ExpPerf_t$	7,139	0,129	0,612	3,037	1,104	0,718	1,081	1,026	0,793	0,970	1,515
Расчет показателя для торговли Китая с Грузией и Индией $ExpPerf_t$	0,950	1,382	0,907	1,111	1,173	1,126	1,160	1,310	1,138	0,839	0,982
Расчет показателя для торговли Китая с Грузией, Индией, Ираном $ExpPerf_t$	0,888	1,587	1,063	1,062	0,898	0,827	1,439	1,028	0,971	1,403	1,012
Расчет показателя для торговли Китая с Грузией, Индией, Ираном, Казахстаном $ExpPerf_t$	0,922	1,451	0,966	0,990	0,943	0,873	1,510	1,056	0,996	1,342	0,958
Расчет показателя для торговли Китая с Грузией, Индией, Ираном, Казахстаном, Монголией $ExpPerf_t$	0,930	1,440	0,951	0,992	0,940	0,886	1,437	1,065	0,992	1,283	0,947

Расчет показателя для торговли Китая Грузией, Индией, Ираном, Казахстаном, Монголией, Россией $ExpPerf_t$	0,899	1,186	1,002	1,002	1,000	0,921	1,331	0,962	1,022	1,224	0,956
Расчет показателя для торговли Китая с Грузией, Индией, Ираном, Казахстаном, Монголией, Россией, Туркменистаном $ExpPerf_t$	0,941	1,061	1,059	0,926	0,973	1,019	1,236	0,987	1,024	1,082	0,851
Расчет показателя для торговли Китая с Грузией, Индией, Ираном, Казахстаном, Монголией, Россией, Туркменистаном, Турцией $ExpPerf_t$	0,743	1,302	1,048	0,940	0,969	1,019	1,233	1,009	1,011	1,010	0,988

Источник: составлено автором

Таблица Ж2 – Расчет показателя $ExpPerf_t$ для торговли Китая с последовательным включением дополнительных стран за 2008–2018 года

Название показателя	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Расчет показателя для торговли Китая с Грузией ExpPerft	7,139	0,129	0,612	3,037	1,104	0,718	1,081	1,026	0,793	0,970	1,515
Расчет показателя для торговли Китая с Индией ExpPerft	0,948	1,387	0,907	1,102	1,173	1,125	1,161	1,314	1,140	0,839	0,980
Расчет показателя для торговли Китая с Ираном ExpPerft	0,753	1,431	1,017	0,803	0,958	1,185	1,601	1,251	1,001	0,905	0,663
Расчет показателя для торговли Китая с Казахстаном ExpPerft	1,098	0,974	0,677	0,743	1,203	1,043	1,669	1,106	1,196	1,051	0,732
Расчет показателя для торговли Китая с Монголией ExpPerft	1,177	1,328	0,719	1,298	0,911	1,037	0,622	0,953	0,659	0,876	1,086
Расчет показателя для торговли Китая с Россией ExpPerft	0,958	0,593	1,389	0,843	1,036	1,252	1,032	0,810	1,108	0,894	0,788
Расчет показателя для торговли Китая с Туркменистаном ExpPerft	4,673	0,844	0,021	0,332	1,172	0,653	0,784	1,039	0,584	0,920	0,697
Расчет показателя для торговли Китая с Турцией ExpPerft	0,667	0,884	0,791	1,325	0,888	0,891	1,317	1,213	0,948	0,800	0,991

Источник: составлено автором

ПРИЛОЖЕНИЕ З

Таблица 31 – Сравнительная характеристика РВЭП и ТТП

	РВЭП	ТТП
Впервые объявлено	Ноябрь 2011 г.	Декабрь 2009 г.
Начало переговоров	Май 2013 г.	Март 2010 г.
Текущий статус	Ведутся переговоры, состоялось 12 раундов переговоров	Соглашение подписано 4 февраля 2016 г.
Основная цель	Гармонизация соглашений «АСЕАН+1», в том числе правил происхождения, при одновременном согласованном расширении и углублении их повестки	Заключение ЗСТ «нового поколения» с глубоким охватом традиционной и новой повестки («платиновый стандарт» для РТС XXI века)
Модель членства	Участвуют страны, заключившие с АСЕАН соглашения в формате «АСЕАН+1», правила и критерии расширения пока отсутствуют, но в принципе возможно присоединение новых членов после завершения переговоров по РВЭП	Соглашение открыто для новых членов из АТР, но на практике присоединения после подписания ТТП будет сильно затруднено необходимостью принятия в полном объеме имеющейся договорно-правовой базы
Отношение к имеющимся региональным структурам	Подчеркивается центральная, координирующая роль АСЕАН	Не привязано ни к одной региональной структуре, включая АТЭС

Глубина и охват	В основном совместимый и согласующийся с ВТО формат, акцент на вопросах тарифной либерализации при возможности различных уровней либерализации для отдельных стран	Формат «ВТО плюс» – акцент на вопросах повестки «нового поколения» (гармонизация внутренних систем и правил регулирования) и расширении охвата традиционной повестки
Главный драйвер партнерства	Изначально – АСЕАН при поддержке инициативы Китаем и Японией; в настоящее время значительно усилилось влияние Китая	США (до тех пор, пока не покинули партнерство)
Страны – участницы	Всего-16: 10 стран АСЕАН, Китай, Япония, Республика Корея, Индия, Австралия, Новая Зеландия	Всего-11: Австралия, Бруней, Вьетнам, Канада, Малайзия, Мексика, Новая Зеландия, Перу, Сингапур, Чили, Япония
Членство в АТЭС	12 из 16	11 из 11
Страны, входящие в оба партнерства	Всего – 7: Австралия, Бруней, Вьетнам, Малайзия, Новая Зеландия, Япония, Сингапур	
Страны, входящие только в одно партнерство	Китай, Республика Корея, 6 стран АСЕАН (Индонезия, Камбоджа, Лаос, Мьянма, Таиланд, Филиппины)	Страны НАФТА (Канада, Мексика), Перу, Чили

Наиболее значимые не вошедшие в партнерство страны АТР	США	Китай, Республика Корея, Индонезия, Таиланд, Филиппины, при расширительном подходе – Индия
Уровень обязательств	Средний уровень торговой либерализации (охват ограниченного числа тарифных линий и сфер нетарифного регулирования), низкий уровень обязательств в области регуляторной гармонизации	Высокий уровень торговой либерализации, охват максимального числа сфер нетарифного регулирования, широкий объем обязательств в области регуляторной гармонизации
Специальный режим для развивающихся стран	Предоставляется, возможны более низкие уровни обязательств в соответствии с практикой РТС в формате «АСЕАН+1»	Отсутствует (могут быть оговорены особые графики имплементации положений Соглашения для менее развитых стран)
Формат соглашения	Постепенный, последовательный и фактически фрагментированный переговорный процесс; различные пункты обсуждаются и имплементируются согласно разным временным графикам	Единый переговорный процесс, все договоренности включены в одно пакетное соглашение

Источник: составлено автором