

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ

УДК 339.92

В.А. Корецкая-Гармаш¹

*Уральский федеральный университет
имени первого Президента России Б.Н. Ельцина,
г. Екатеринбург, Россия*

«УДОБНОЕ» ПАРТНЕРСТВО РОССИИ И КИТАЯ В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА «НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»²

Аннотация. В статье исследуется проблема формирования партнерских отношений между двумя великими государствами – Россией и Китаем. Целью статьи является разработка практических рекомендаций для реализации проекта экономического пояса «Новый Шелковый путь» путем вхождения в данный проект территорий опережающего социально-экономического развития Дальнего Востока, свободного порта Владивосток и Северного морского пути как альтернативного направления транспортировки китайских товаров в европейские государства. В ходе исследования были применены следующие методы научного познания: сравнительный и критический анализ, графический и табличный методы. Проведен анализ существующих вариантов реализации проекта «нового Шелкового пути» через территории России, Китая и европейских государств. Нами были рассмотрены результаты сотрудничества между Россией и Китаем для доказательства факта удобного партнерства и использование выгодного географического положения для сокращения транспортных затрат по доставке китайских товаров сухопутными и морскими путями. Были выявлены преимущества и проблемы для вхождения китайских инвесторов в территории опережающего социально-экономического развития и свободный порт Владивосток при принятии решений по разработке и реализации совместных российско-китайских инвестиционных проектов. Был сделан вывод об эффективности использования направления Северного морского пути в рамках реализации «нового Шелкового пути» для реализации внутренних российских проектов, связанных с транспортировкой добытых полезных ископаемых, обеспечения круглогодичного транспортного сообщения с труднодоступными территориями, защиты китайских товаров от вооруженных нападений ледовым морским флотом. При этом обосновано, что лидером по безопасности и скорости контейнерных перевозок является Северный морской путь, так, из Китая в Мурманск, а затем по железным дорогам груз можно доставить за 20–25 дней, что 2–3 раза быстрее чем через Южный морской путь. Полученные результаты представляют интерес для российских и китайских инвесторов – участников проекта экономического пояса «новый Шелковый путь».

Ключевые слова: экономический пояс «Новый Шелковый путь»; территории опережающего социально-экономического развития; свободный порт Владивосток; Северный морской путь; партнерство; ледовый морской флот.

Актуальность темы исследования

Проект создания «нового Шелкового пути» не является новым, попытки повторить торговый успех Китая с Византией предпринимались ранее странами Европы и США, но увенчались неудачей, причиной которой стала территориальная удален-

ность, отсутствие транспортных развязок, значительные финансовые капиталовложения, но самое главное – отсутствие благоприятных, добрососедских отношений между странами, по территории которых планировалось проложить «новый Шелковый путь».

Китай, занимающий мировые лидирующие позиции, для успешной реализации проекта должен заручиться поддержкой и помощью всех участников различных по своим политическим, экономическим, религиозным взглядам, финансовому состоянию, поэтому он ориентируется на реализацию проекта сразу по трем векторам: «Китай – Центральная Азия – Россия – Европа»; «Китай – Центральная Азия – Западная Азия»; «Китай – Юго-Восточная Азия – Южная Азия».

Чем больше маршрутов, тем лучше для Китая. Но почему? Ответом на этот сложный и неоднозначный вопрос может стать реализация проекта по шести перспективным направлениям, совпадающим с ведущими транспортными развязками, соединяющими между собой страны и континенты, конечной целью которых является поставка китайских товаров в Европу через крупные европейские торговые и транспортные центры – Роттердам, Гамбург, Барселону, Марсель, Геную, Гданьск и Лондон, включает реконструкцию и строительство новых автомобильных, железнодорожных дорог, развитие портовой и воздушной инфраструктуры, электрических сетей, энергетических трубопроводов и высокоскоростных волоконно-оптических кабелей для снижения размера транспортных издержек [1]. В табл. 1 представлены возможные транспортные маршруты и сроки поставки товаров.

¹ *Корецкая-Гармаш Виктория Александровна* – кандидат экономических наук, доцент кафедры финансового и налогового менеджмента Уральского федерального университета имени первого Президента России Б.Н. Ельцина, г. Екатеринбург, Россия (620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, 19); e-mail: vkoretskaia-garmash@urfu.ru.

² Исследование выполнено при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований, проект № 17-22-21001-ОГН «Стимулирование развития экономического пояса “Нового Шелкового пути”: синхронизация налоговых инструментов и таможенных процедур».

Из данных табл. 1 видно, что «обязательными» участниками маршрутов являются Китай и страны ЕАЭС – Казахстан, Россия и Беларусь.

Для России Китай является стратегическим важным партнером. Так, по данным Торгового представительства в Китайской Народной Республике, в 2017 г. объем товарооборота между Россией и Китаем увеличился на 20,8 %, до 84,1 млрд долл. США, в том числе объем экспорта из России в Китай составил 41,2 млрд долл. США (+27,7 %), а импорта из Китая в Россию – 42,9 млрд долл. США (+14,8 %) за счет наращивания объемов онлайн-торговли (Россия заняло четвертое место по объемам импорта китайской продукции в формате интернет-торговли) при укреплении российского рубля (на конец 2017 г. курс китайского юаня по отношению к российскому рублю составил 1CNY/88,4497 RUR).

Россия находится на 12-м месте среди торговых партнеров Китая, улучшив показатели 2016 г. на две позиции (14-е место), а Китай для России – на 1-м месте (рис. 1).

Но, как было отмечено ранее, Россия находится лишь на 12-м месте среди торговых партнеров Китая, а лидирующие позиции занимают страны, представленные в табл. 2.

Согласно табл. 2, стратегической задачей для Китая является продвижение китайских товаров на внутренние европейские рынки для создания новых рабочих мест, каналов сбыта китайской продукции, выравнивания уровня жизни между восточными и западными регионами Китая. На протяжении последних лет наблюдается движение в данном направлении, например объем товарооборота с Германией составляет 168,1 млрд долл., или шестое место среди китайских торговых партнеров; с Великобританией – 79,03 млрд долл., или 15-е место в структуре; на остальные европейские страны приходится незначительный объем китайских товаров, поэтому решение

поставленной задачи возможно за счет внедрения транснационального проекта «нового Шелкового пути».

Степень проработанности проблемы

Неоднократно поднимались вопросы относительно изучения возможного воздействия на экономическое, экологическое, политическое состояние стран-участниц при реализации китайского проекта «нового Шелкового пути», которые освещаются российскими и зарубежными учеными. Однозначного мнения по данной проблематике не сформировано, и публикации по

данной тематике можно разделить на несколько групп.

В первую группу можно отнести работы Б. Дейва и Ю. Кобаяши по разработке мероприятий по обеспечению безопасности от использования китайских инвестиций в рамках реализации проекта «нового Шелкового пути» в целом для Китая и для стран – участниц данного проекта, одним из направлений которого является установление дружественных отношений со странами Центральной и Южной Азии как транспортного коридора, который будет связывать между собой Китай и Европу [2]. Вопросы

Таблица 1

Маршруты «нового Шелкового пути» в зависимости от расстояния и времени

№ п/п	Маршрут	Расстояние, км	Время в пути, дни
1	Ляньюнгань (КНР) – Достык (КНР) – Петропавловск (Казахстан) – Москва (Россия) – Брест (Беларусь) – Гамбург (Германия)	11 516	11–13
2	Ляньюнгань (КНР) – Достык (КНР) – Астана (Казахстан) – Озинки (Казахстан) – Москва (Россия) – Брест (Беларусь)	9 654	12–14
3	Ляньюнгань (КНР) – Достык (КНР) – Хоргос (Казахстан) – Сарахс (Туркменистан) – Стамбул (Турция)	10 989	20–23
4	Санкт-Петербург (Россия) – Актау (Казахстан) – Амिरрабад (Иран) – Бендер-Аббас (Иран)	6 191	13–15
5	Чунцин (КНР) – Караганды (Казахстан) – Актау (Казахстан) – Москва (Россия) – Брест (Беларусь) – Дуйсбург (Германия)	10 769	15
6	Ляньюнгань (КНР) – Достык (КНР) – Актау (Казахстан) – Баку (Азербайджан) – Поты (Грузия) – Стамбул (Турция)	10 648	20–23
7	Находка (Россия) – Петропавловск (Казахстан) – Хельсинки (Финляндия)	11 060	18–20
8	Кашгар (КНР) – Ош (Кыргызстан) – Герат (Афганистан)	6 010	17–20
9	Южный морской путь	23 000	45–60
10	Северный морской путь	14 000	20–25

Источник: Новый Шелковый путь – с Россией или без? Режим доступа: <http://politruussia.com/world/novyy-shelkovyy-put-325/>

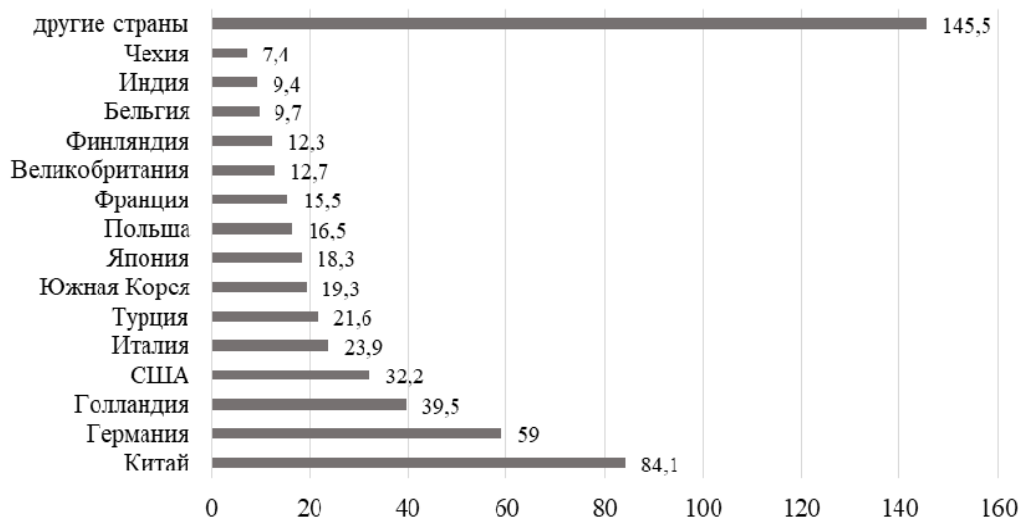


Рис. 1. Объем товарооборота между Россией и странами дальнего зарубежья в 2017 г., млрд долл. США

Источник: Торговое представительство в Китайской Народной Республике г. Пекин. Аналитическая записка «О российско-китайской торговле в 2017 году» от 16.02.2018 № Т156-01/148. Режим доступа: www.ved.gov.ru/files/images/2018/02/Analytical%20background%20and%20statistics%20in%20the%20foreign%20trade%20of%20China%20and%20Russia%20for%202017.pdf

Таблица 2

Рейтинг торговых партнеров Китая в 2017 г.

Страна	Ранг страны в торговых отношениях с Китаем	Объем товарооборота, млрд долл. США	Динамика, в %
США	1	583,7	+12,3
Япония	2	302,98	+10,1
Гонконг	3	286,61	-5,7
Республика Корея	4	280,28	+10,9
Тайвань	5	199,39	+11,3
Германия	6	168,1	+11,1
Австралия	7	136,26	+25,9
Вьетнам	8	121,26	+23,4
Малайзия	9	96,02	+10,5
Бразилия	10	87,54	+29,1
Индия	11	84,41	+20,3
Российская Федерация	12	84,1	+31,5
Таиланд	13	80,28	+6,0
Сингапур	14	79,24	+12,4
Великобритания	15	79,03	+6,2

Источник: Торговое представительство в Китайской Народной Республике г. Пекин. Аналитическая записка «О российско-китайской торговле в 2017 году» от 16.02.2018 №Т156-01/148. Режим доступа: www.ved.gov.ru/files/images/2018/02/Analytical%20background%20and%20statistics%20in%20the%20foreign%20trade%20of%20China%20and%20Russia%20for%202017.pdf

безопасности рассматриваются с позиции формирования тесных партнерских взаимоотношений между Китаем и Россией для снижения влияния Запада; масштабных инвестиций в инфраструктуру для расширения связей между Китаем и Центральным азиатским регионом, не имеющим выхода к морю, проходящим через Южную и Западную Азию в Европу; для защиты проектов и поддержания стабильности в регионе. В исследованиях Дж. Джоу и Р. Жиси экономический пояс является средством, с помощью которого Китай может защитить и сохранить свое торговое превосходство и создать наземные линии жизнеобеспечения, по которым будут осуществляться поставки продовольственных и непродовольственных товаров в случае торговых войн, санкций или военно-морского запрета на транзит [3]. За счет вовлечения в проект слабо развитых территорий Китая достигается перераспределение производственных сил и источников финансирования для обеспечения внутренней безопасности страны от внешнего негативного воздействия.

Во вторую группу публикаций можно отнести работы Д. Керра и И. Торбакова [4, 5], в которых поднимаются вопросы раздела сфер влияния между тремя мировыми лидерами – Китаем, Россией и США – и последствия раздела для европейских стран. Стратегия развития Китая за счет реализации проекта «Шелкового пути» представляет собой проблему для России, поскольку рост Китая сдвигает экономические границы между Востоком и Западом, а Россия должна решить, сможет ли она сохранить свою позицию независимости между Европой, Азией и США.

Третья группа научных исследований – К. Ли и другие [6], Б.В. Базарова [7], С.Л. Сазонова, Е.С. Кудрявцева, У Цзы [8] – посвящена вопросам взаимодействия России и Китая для преодоления экономической отсталости регионов через развитие

транспортного сообщения, связывающего между собой страны – участницы проекта «нового Шелкового пути», в том числе через Транссибирскую магистраль и Северный морской путь. Участие России в реализации проекта «нового Шелкового пути» ограничивается неразвитой транспортной инфраструктурой для автомобильного и железнодорожного сообщения и морского судоходства, и для участия в проекте частным иностранным инвесторам необходимо заручиться государственной поддержкой.

Методология исследования

В ходе исследования были применены следующие методы научного познания: сравнительный и критический анализ, группировки, графический и табличный методы.

При рассмотрении альтернативных вариантов реализации проекта «нового Шелкового пути» использовался метод сравнительного анализа, позволивший сделать вывод о перспективности использования Северного морского пути по степени безопасности и скорости контейнерных перевозок китайских товаров.

Метод группировки позволил выделить муниципальные образования Дальнего Востока по значимости в структуре валового регионального продукта и определить их специализацию, объемы финансирования для реализации федеральных и муниципальных проектов.

Критический анализ дал возможность сделать выводы об эффективности создания на Дальнем Востоке территорий опережающего социально-экономического развития и свободного порта Владивосток, что подтверждается показателями привлечения иностранных инвестиций, количеством реализованных проектов и созданием рабочих мест, наибольшее количество которых приходится на азиатские государства-соседи – Китай и Японию.

Табличный метод и метод сравнительного анализа использовался для выделения преимуществ и проблем для вхождения иностранных инвесторов на территории опережающего социально-экономического развития и свободный порт Владивосток в рамках реализации проекта «нового Шелкового пути», что даст возможность подготовить потенциальных китайских инвесторов к трудностям, связанным со сложными природно-климатическими условиями, отсутствием государственных налоговых преференций для реализации инвестиционных проектов, перегруженностью и высокой стоимостью железнодорожных перевозок, отсутствием достаточного количества контейнеров для перевозки грузов. Свободный порт Владивосток также обладает рядом преимуществ, достойных внимания со стороны китайских инвесторов, но сдерживающим фактором является отсутствие инфраструктуры, квалифицированных кадров и значительная сумма инвестиций – минимальный размер составляет 5 млн руб.

Определение сильных позиций развития Северного морского пути в рамках проекта «Шелкового пути» позволило сделать вывод об эффективности использования именно данного направления по причине высокой скорости доставки, низкой стоимости и высокого уровня безопасности осуществлялось на основе метода сравнительного анализа.

Графический метод использовался для наглядного представления аналитического материала – объем товарооборота между Россией и странами дальнего зарубежья и структура грузооборота морских портов Арктического бассейна.

При всем многообразии проведенных исследований ни в одном из них авторы не рассматривают в качестве полноценного партнера Китая Россию в рамках реализации транснационального проекта экономического пояса «нового Шелкового пути».

Целью исследования является разработка практических рекомендаций для реализации проекта экономического пояса «новый Шелковый путь» путем вхождения в данный проект территорий опережающего социально-экономического развития Дальнего Востока, свободного порта Владивосток и Северного морского пути как альтернативного направления транспортировки китайских товаров в европейские государства.

Альтернативные варианты реализации проекта «нового Шелкового пути»

Начало реализации проекта «нового Шелкового пути» совпало с открытием в конце 2017 г. железнодорожного сообщения по маршруту Баку – Тбилиси – Карс, а от Карса до границы с Европой (через Грецию и Болгарию) уже налажено железнодорожное сообщение. Но из Китая до Баку грузы будут доставляться через Каспий паромом. В перспективе эта ветка может соединить Китай с Европой до самого Лондона через турецкий тоннель под Босфором и в обход России. Это «самый короткий и надежный путь, соединяющий Европу с Азией», и дорогой. Время грузоперевозки из Китая до Великобритании, Франции, Германии и других европейских стран по Южному и Северному азиатскому коридору занимает 45–62 дня. После сдачи в эксплуатацию маршрута Баку – Тбилиси – Карс этот срок сократится до 12–15 дней. Стоимость доставки грузов составит 37,9 долл. США за 1 т, 2 279 долл. США за вагон, 529 долл. США за один 40-футовый контейнер. Маршрут Баку – Тбилиси – Карс предназначается также для поставок в Турцию сжиженного газа из стран Каспийского региона, нефтепродуктов из Туркменистана и Азербайджана. В первый год планируется перевозить до 5 млн т грузов и около 1 млн пассажиров.

Всем хорош данный проект, но только он имеет явные недостатки: отсутствие логистического центра в Карсе, пункта замены колесных пар с колеи 1520 на колею 1435 в Ахалкалаки, депо, складов для хранения угля, терминала по перевалке нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа, квалифицированных кадров, нехватка контейнеров и обслуживающей их техники. На Каспии паромы могут перевозить за раз не больше пары десятков контейнеров, а это не промышленные масштабы и высокая стоимость перевозок, которая составляет 1 200 долл. США за 40-фунтовый контейнер. При этом также не учитываются природно-климатические условия, сезонный характер работы паромных переправ, из-за которых возможна их остановка и закрытие, что увеличит срок доставки грузов. Таким образом, стоимость перевозки одного контейнера из Китая через Турцию в ЕС в обход России составит от 8 до 12 тыс. долл. США, что достаточно дорого даже для Китая.

Другим более удобным, недорогим маршрутом является развитие Северного азиатского направления из Китая через Казахстан, Россию, Беларусь в ЕС через Транссибирскую железнодорожную магистраль. Тем более, что все бывшие союзные республики являются членами Евразийского экономического союза, что облегчит прохождение таможенных процедур за счет введения в действие единых таможенных правил с 2018 г. согласно Таможенному кодексу Евразийского таможенного союза. А стоимость перевозки одного контейнера из Китая транзитом через Казахстан и Россию по железнодорожным магистралям обойдется в 3,5–4,5 тыс. долл. США (от Владивостока до Москвы – 1200 долл. США) и составит 12–14 дней до Бреста (Республика Беларусь), но данное направление имеет один существенный недостаток – загруженность железнодорожных магистралей и устаревшую техническую базу.

Лидером по безопасности и скорости контейнерных перевозок является Северный морской путь. Так из Китая в Мурманск, а затем по железным дорогам груз можно доставить за 20–25 дней, что в 2–3 раза быстрее, чем через Южный морской путь.

Показатели развития регионов Дальнего Востока

Благодаря выгодному экономико-географическому положению Дальний Восток выполняет роль связующего звена в международных отношениях России с Китаем, Японией и Республикой Корея. Здесь сосредоточены запасы каменного угля (1/3 всех запасов России), лесных ресурсов (1/3 всех запасов), рыбы и морепродуктов (1/2 всех запасов страны), алмазов, олова, золота, нефти, природного газа, вольфрама и питьевой воды.

Китайская экономика зависима от российских поставок нефти и энергоносителей. Объемы поставок нефти планируется увеличить до 30 млн т в год и осуществить поставку в Китай в течение 25 лет 360 млн т нефти.

Россия поставляет почти 50 % всей импортируемой электроэнергии в Китай и может оставаться основным экспортером электроэнергии до 2030 г. Китайской стороной предлагается строительство нескольких новых крупных гидро- и ветряных электростанций на Дальнем Востоке России, в том числе Нижне-Зейской и Селемджинской, для удовлетворения растущих потребностей Китая в энергии. Электростанции могут помочь снизить зависимость Китая от топливных ресурсов, тем самым способствуя снижению уровня выбросов углекислого газа в атмосферу.

Строительство данных объектов возможно в рамках работы территорий опережающего социально-экономического развития и свободного порта Владивосток, что позволит интегрировать территорию Даль-

него Востока в реализацию проекта «нового Шелкового пути» сразу по двум направлениям – по суше и морю [9, 10].

В состав Дальнего Востока входят девять муниципальных образований, каждое из которых развивается с учетом природно-климатических условий, наличия человеческого капитала, природных ресурсов, благоприятных условий для инвестирования капитала. Указанные факторы находят свое отображение в структуре валового регионального продукта:

1) Камчатский край специализируется на рыболовстве, и рыбоводстве на которые приходится 12,2 % от общего размера ВРП, государственном управлении и обеспечении военной безопасности – 18,6 %, оптовой и розничной торговли, ремонте автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования – 9,6 %;

2) в структуре валового регионального продукта Приморского и Хабаровского края основными видами экономической деятельности являются транспорт и связь – 20,0 % (25,7 %); оптовая и розничная торговля – 19,8 % (15,1 %); обрабатывающие производства – 9,4 %; государственное управление и обеспечение военной безопасности, социальное страхование – 9,1 % (9,8 %); операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг – 8,4 % (7,3 %);

3) Магаданская, Сахалинская, Амурская области, Республика Якутия и Чукотский АО ориентированы на добычу полезных ископаемых, которые составляют от 11,2 % в Амурской области, до 65,7 % от общего размера ВРП в Сахалинской, строительство, транспорт и связь (22,8 % в Амурской области);

4) направлениями развития Еврейской АО и Амурской области являются сельское хозяйство (9,9 и 7,5 %), транспорт и связь (8,9 и 22,8 %), строительство (8, и 8,0 %),

оптовая и розничная торговля (9,9 %) 12,1% соответственно.

Дальневосточный регион не нужно рассматривать исключительно в качестве поставщика природных ресурсов зарубежным государствам, он является перспективным для обеспечения опережающего развития, но нуждается в государственных и частных отечественных и иностранных инвестициях [11, 12]. Для этого в государственных программах предусмотрены специальные дальневосточные разделы, но показатели в них далеки от размера имеющихся потребностей (табл. 3).

Согласно данным табл. 3, очевидны диспропорции в системе государственного финансирования:

- Дальний Восток России, занимая 36 % территории Дальнего Востока, получает всего 5,6 % федерального финансирования на развитие транспортной системы;
- на 4 % населения Российской Федерации, проживающем в регионах Дальневосточного федерального округа, выделяется менее 1 % федерального финансирования здравоохранения;
- на 43 % земель лесного фонда, расположенных в Дальневосточном регионе, приходится всего 10,1 % финансирования лесного хозяйства.

Развитие Дальнего Востока за счет создания ТОРов и свободного порта Владивосток

Для развития Дальнего Востока были разработаны и утверждены на федеральном уровне законы «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» (2005), «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации (ТОРов)» (2014) и «О свободном порте Владивосток» (2015). Результатами работы 17 ТОРов за 2015–2017 гг. стала раз-

Таблица 3

Объемы федерального финансирования государственных программ развития
Дальнего Востока

Наименование государственной программы	Доля финансирования дальневосточного раздела от общего объема финансирования программы в 2017 г., %	Объем финансирования дальневосточного раздела в 2017 г., млн руб.
Развитие рыбохозяйственного комплекса	35,8	3 953
Энергоэффективность и развитие энергетики	14,5	1 160
Развитие лесного хозяйства на 2013–2020 гг.	10,1	2 770
Воспроизводство и использование природных ресурсов	8,5	4 265
Развитие транспортной системы	5,6	44 746
Содействие занятости населения	5,0	2 599
Охрана окружающей среды на 2012–2020 гг.	3,6	1 210
Социальная поддержка граждан	1,1	14 365
Развитие здравоохранения	0,4	1 106
Экономическое развитие и инновационная экономика	0,3	332
Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2020 гг.	0,0	0
Развитие авиационной промышленности на 2013–2020 гг.	0,0	0
Развитие внешнеэкономической деятельности	0,0	0
Не выделен раздел по Дальнему Востоку		
Развитие образования на 2013–2020 гг.	-	-
Развитие промышленности и повышение уровня ее конкурентоспособности	-	-

Источник: Государственный совет Российской Федерации. Доклад о комплексном развитии регионов Дальнего Востока – 2017. Режим доступа: <https://minvr.ru/upload/doc/22-12-2017/doklad-o-kompleksnom-razvitii-dalnego-vostoka.pdf>.

работка и реализация 149 инвестиционных проектов с объемом частных инвестиций 488 млрд рублей и созданием 27 тыс. новых рабочих мест, что доказывает эффективность принятого решения по их созданию. Так, по количеству привлеченных инвестиций и созданных новых рабочих мест лидируют ТОРы, достигшие за три года своей работы результатов ОЭЗ за двенадцать лет [13–15].

По объемам привлеченных инвестиций лидируют ТОРы с промышленной специализацией – «Большой Камень» – 161,603 млрд руб., или 33,1 % при незначительном количестве заключенных соглашений (10) и ТОР «Приамурская» – 124,7 млрд руб., или 25,6 % от общего объема инвестиций (количество соглашений – 4); агропромышленный ТОР «Михайловский» – 45,7 млрд руб., или 9,4 % (количество соглашений – 7). Прослеживается связь между объемами частных инвестиций и количеством созданных рабочих мест, наибольшее их количество на ТОР «Большой Камень» – 6,5 тыс. чел., или 24 % от общего количества; и по количеству соглашений, но при незначительных размерах частных инвестиций, так на ТОР «Надеждинская» – 3,3 тыс. чел., или 12,2 %, и ТОР «Хабаровск» – 3 тыс. чел., или 11,1 %. Остальные ТОРы имеют незначительные показатели.

Одной из разновидностей ТОРов является создание свободного порта Владивосток, резиденты которого получили налоговые льготы и административные преференции, как и резиденты ТОРов, но, в отличие от них, свободный порт не предполагает создания инфраструктуры для инвесторов за счет государственных средств [16]. В свободном порту Владивосток действуют:

- круглосуточный режим работы пунктов пропуска через государственную границу;
- режим «одного окна» и сокращенные сроки таможенного оформления

грузов, а также их электронное декларирование;

- упрощенный визовый въезд иностранных граждан (8-дневная электронная виза);
- режим «Free port» – для хранения предметов роскоши, произведений искусства, антиквариата.

Действие режима свободного порта Владивосток распространяется на территорию 21 муниципального образования, тяготеющих к ключевым дальневосточным гаваням на побережье Японского и Охотского морей.

В табл. 4 представлена структура и источники иностранных инвестиций в инвестиционные проекты ТОРов и свободный порт Владивосток по итогам 2017 г.

Данные табл. 4 дают возможность сделать выводы о привлекательности ТОРов для иностранных инвесторов из Китая, Австралии, Вьетнама и Японии, по количеству инвестируемых проектов лидирующие позиции занимает Китай.

Свободный порт Владивосток также является интересным прежде всего для Азиатско-Тихоокеанских стран – Китая, который реализует 11 инвестиционных проектов, Японии, лидирующей по объему инвестиций с количеством проектов, – 3 [16]. Направлениями использования инвестиций является разработка угольных и нефтегазовых месторождений для обеспечения потребностей в энергетических ресурсах, строительство алмазогранитного предприятия, рыбопромышленная отрасль, сельское хозяйство и промышленность.

В целях конвертации имеющегося природного потенциала Дальнего Востока в его экономическое развитие необходимо обеспечить реализацию государственной политики по организации доступа заинтересованного бизнеса к природным ресурсам макрорегиона в увязке с обязательствами по инвестированию в производства по их

глубокой переработке на территории России, а не вывоз в необработанном состоянии с низкой добавленной стоимостью.

Таким образом, Дальневосточный регион является перспективным для реализации проекта экономического пояса «нового Шелкового пути», но китайская сторона должна иметь представление не только о преимуществах, но и о проблемах, с которыми столкнется при реализации проекта. Наше видение ситуации представлено в табл. 5, 6 [17].

Согласно данным табл. 5 и 6, потенциальные китайские инвесторы должны самостоятельно принимать решения о вхождении Дальневосточного региона в реализацию проекта экономического пояса «нового Шелкового пути», но проведенное исследование показало наличие преимуществ в работе ТОРов, и свободного порта Владивосток, которые способны реализовать программы и на суше, и на воде через

использование Северного морского пути и превратить слабые и проблемные места в сильные позиции, но для этого требуются значительные капиталовложения и время.

Северный морской путь, перспективы включения в реализацию проекта экономического пояса «нового Шелкового пути»

Сильной стороной Северного морского пути является то, что он находится в акватории Российской Федерации, где действует разрешительный способ прохода, с целью осуществления контроля за перемещениями судов и недопущения загрязнения ими окружающей природной среды. В табл. 7 представлены данные о количестве выданных разрешений администрацией Северного морского пути на проход как отечественными, так и иностранными судами.

Согласно данным табл. 7, существует негативная динамика в отношении снижения

Таблица 4

Иностранные инвестиции в Дальневосточный регион

Иностранные инвестиции на ТОР			Иностранные инвестиции в свободный порт Владивосток		
Страны	Объем инвестиций, млн руб.	Количество проектов	Страны	Объем инвестиций, млн руб.	Количество проектов
Китай	154 888	12	Япония	62 273	3
Австралия	10 648	2	Китай	4 825	11
Вьетнам	6 500	1	Южная Корея	1 891	3
Япония	2 372	2	Индия	497	1
Сингапур	1 878	1	США, Мексика, Великобритания	233	1
Южная Корея	1 240	2	Сингапур	175	1
Литва	77	1	США	140	1
Люксембург	46	1			
Итого	177 649	22	Итого	70 034	21

Источник: Агафонов Л. Куда идут иностранные инвестиции? // Экономика Дальнего Востока. Режим доступа: <https://www.eastrussia.ru/material/kuda-idut-inostrannye-investitsii/>

Таблица 5

Преимущества и проблемы вхождения ТОРов Дальнего Востока в процесс реализации проекта «нового Шелкового пути»

Преимущества работы ТОР	Проблемы в работе ТОР
<p>Длительный срок работы – 70 лет</p> <p>Предоставление льгот по уплате налога на прибыль организаций, добычу полезных ископаемых, транспортного и земельного, налога на имущество юридических лиц (0 % в течение первых 5 лет)</p> <p>Снижен размер социальных отчислений на фонд оплаты труда в государственные внебюджетные фонды с 30 до 7,6 %</p> <p>Возможность привлечения и использования иностранной рабочей силы в упрощенном порядке</p> <p>Возможность осуществления всех видов деятельности за исключением производства и переработки подакцизных товаров</p> <p>Простота налоговой системы (7 платежей и 168 ч)</p> <p>Минимальная сумма инвестиций составляет 500 тыс. руб.</p> <p>Создание инфраструктуры для работы инвесторов за счет государственных средств</p> <p>Низкий размер энергозатрат и расходов на оплату труда работников (768 долл. США)</p> <p>Высокая инвестиционная привлекательность для иностранных инвестиций и инвесторов из стран Азии, Европы и Австралии</p> <p>Развитые железнодорожные магистрали (Транссибирская и Байкало-Амурская) и автомобильные дороги, наличие крупных логистических центров</p> <p>Создание дополнительных рабочих мест для местного населения</p> <p>Получение государственных субсидий на строительство объектов инфраструктуры</p>	<p>Высокая стоимость заемного капитала</p> <p>Отсутствие налоговых преференций для предприятий, реализующих инвестиционные проекты в сфере машиностроения, высоких технологий, инноваций</p> <p>Перегруженность железнодорожных магистралей, устаревшие железнодорожные составы</p> <p>Экстремально сложные природно-климатические условия</p> <p>Низкий объем финансирования государственных программ, отсутствие финансирования приоритетных программ развития Дальнего Востока</p> <p>Полное отсутствие финансирования промышленности и повышение уровня ее конкурентоспособности</p> <p>Загрязнение окружающей среды, уменьшение запасов невозобновляемых природных ресурсов</p> <p>Отсутствие высокоскоростных железнодорожных магистралей</p> <p>Отсутствие достаточного количества контейнеров для транспортировки грузов</p> <p>Высокие тарифы на железнодорожную перевозку грузов – до 50 % от стоимости грузов</p> <p>Длительный срок транспортировки грузов по железнодорожным магистралям 13–15 дней</p> <p>Перегруженность железнодорожных магистралей, устаревшие железнодорожные составы</p>

Источник: разработано автором.

Таблица 6

Преимущества и проблемы вхождения свободного порта Владивосток
в процесс реализации «нового Шелкового пути»

Преимущества работы свободного порта Владивосток	Проблемы в работе свободного порта Владивосток
<p>Длительный срок работы – 70 лет</p> <p>Предоставление льгот по уплате налога на прибыль организаций, добычу полезных ископаемых, транспортного и земельного, налога на имущество юридических лиц (0 % в течение первых 5 лет)</p> <p>Круглосуточный режим работы пунктов пропуска через государственную российскую границу</p> <p>Сокращение сроков таможенного оформления</p> <p>Упрощенный визовый режим для иностранцев (открытие электронной 8-дневной визы)</p> <p>Большое количество портов (29 единиц)</p> <p>Низкая стоимость транспортировки контейнеров через Северный морской путь (3 тыс. долл. США)</p> <p>Режим круглогодичных контейнерных перевозок по Северному морскому пути</p> <p>Крупные партии грузоперевозок по Северному морскому пути</p> <p>Срок доставки грузов по Северному морскому пути 25–30 дней</p> <p>Безопасность контейнерных перевозок, отсутствие морских пиратов</p>	<p>Минимальная сумма инвестиций составляет 5 млн руб.</p> <p>Отсутствие инфраструктуры, создание инфраструктуры за счет средств резидентов</p> <p>Сложные природно-климатические условия</p> <p>Низкий объем финансирования приоритетных направлений развития Дальнего Востока (на развитие транспортной системы в 2017 г. было выделено 5,6 % от общего размера финансирования)</p> <p>Развитие Северного морского пути нуждается в инвестициях в размере 4,8 трлн руб. на создание портовой инфраструктуры</p> <p>Нехватка судов ледового класса</p> <p>Нехватка причальных мощностей</p> <p>Отсутствие квалифицированных кадров, способных обеспечить бесперебойную работу порта</p> <p>Дорогая стоимость спутниковой связи в Арктике</p> <p>Отсутствие управляющей компании Арктики</p>

Источник: разработано автором.

Таблица 7

Количество выданных разрешений на проход по Северному морскому пути
за 2015-й и первое полугодие 2018 г.а

Показатели	2015 г.	2016 г.	2017 г.	6 мес. 2018 г.	Отклонение 2017 к 2015 г.	
					ед.	%
Количество полученных заявлений, ед.	730	721	664	277	-66	91,0
Количество выданных разрешений, ед., в том числе:						
Российская Федерация	606	587	562	236	-44	92,7
Нидерланды	29	36	12	-	-17	41,3
Либерия	14	13	6	6	-8	42,9
Багамские острова	13	3	1	4	-12	7,7
Мальта	10	3	3	-	-7	30,0
Бельгия	9	1	-	-	x	x
Антигуа и Барбуда	8	9	12	-	+4	150,0
Кипр	7	4	7	8	0	100,0
Панама	3	5	11	-	+8	366,7
Соединенное Королевство	3	1	2	-	-1	66,7
Дания	3	1	-	-	x	x
Белиз	3	-	1	-	-2	33,3
Норвегия	4	1	9	4	+5	225,0
Китай	2	5	9	4	+7	450,0
Маршаловы острова	2	3	2	1	0	100,0
Отказ в получении разрешения, ед.	15	3	2	5	-13	13,3
В разрезе стран						
Российская Федерация	9	1	-	3	x	x
Антигуа и Барбуда	2	-	-	-	x	x
Китай	1	-	-	-	x	x
Нидерланды	1	-	-	-	x	x
Сингапур	1	-	-	-	x	x
Багамские острова	1	-	-	-	x	x
Сент-Винсент и Гренадина	-	1	-	-	x	x
Панама	-	1	-	-	x	x
Соединенное Королевство	-	-	1	-	x	x
Португалия	-	-	1	-	x	x
Кипр	-	-	-	1	x	x
Австрия	-	-	-	1	x	x

Источник: Администрация Северного морского пути. Разрешения на плавание судна в акватории Северного морского пути. Режим доступа: www.nsra.ru/ru/rassmotrenie_zayavleniy/razresheniya.html.

количества поданных заявлений на проход по Северному морскому пути с 730 в 2015 г. до 664 в 2017 г., а как следствие, и количество выданных разрешений – на 53 единицы. В структуре выданных разрешений наибольший удельный вес приходится на российские суда в размере от 84,8 % в 2015 г. до 90,1 % в 2018 г., что связано с каботажем грузов и обеспечением северного завоза топливно-энергетических ресурсов и продовольствия для удаленных труднодоступных территорий России. Наибольшее количество разрешений для иностранных судов было выдано в 2016 г. и составило 131 единицу, что на 31 % больше, чем в 2017 г., и на 20,1 % чем в 2015 г. Причину сокращения количества выданных разрешений в 2017 г. и первой половине 2018 г. судам под иностранными флагами можно объяснить как реакцию правительства РФ против европейских стран, поддержавших американскую «политику санкций», но даже при использовании ограничительных мер торговые отношения развиваются с партнерами из Нидерландов, Либерии, Антигуа и Барбуда, Панамы (количество выданных разрешений в 2017 г. увеличилось на 8 единиц, или на 366,7 %), Норвегии (количество выданных разрешений в 2017 г. увеличилось на 5 единиц, или на 225 %) и Китая (количество выданных разрешений в 2017 г. увеличилось на 7 единиц, или на 450 %).

Наблюдается положительная динамика уменьшения количества отказов в получении разрешений, этот показатель снизился в 7,5 раза за три года, что можно объяснить тем, что отсутствуют сложности при электронной подаче документов заявителями и прохождение процедуры не вызывает трудностей. Таким образом, можно предположить, что иностранные суда пугают суровые природно-климатические условия, короткий период навигации – 2–4 месяца в году, отсутствие специальной ледовой оснащенности судов для прохода среди льдов, но все эти негативные моменты сглажива-

ются отсутствием платы за проход судов по Северному морскому пути. Взымается только плата за ледокольную проводку судов и ледовую лоцманскую проводку, навигационно-гидрографическое обеспечение и осуществление радиосвязи, размер которой зависит от вместимости судна, его ледового класса, расстояния проводки и периода навигации и составляет от 35,5 тыс. долл. США до 171,8 тыс. долл. США (в соответствии с приказом Федеральной службы по тарифам и приказом Министерства транспорта Российской Федерации) в летне-осенний период и от 88,7 до 277 тыс. долл. США в зимне-весенний.

Ледокольную проводку судов обеспечивает ледокольный российский флот, состоящий из шести атомных ледоколов и 36 дизельных ледокола, но данное оборудование физически и морально устарело и требуются капитальные вложения на строительство ледоколов нового суперкласса, позволяющего осуществлять круглогодичную навигацию при толщине льда в 3,5–4 метра. Финансирование, которое потребуется для строительства новых ледоколов, оценивается в 332,8 млрд руб. и включает:

- 1) 169 млрд руб. на строительство трех ледоколов класса ЛК60я «Лидер», «Сибирь», «Урал»;
- 2) 14 млрд руб. на строительство инфраструктуры для эксплуатации новых ледоколов;
- 3) 1,3 млрд руб. ежегодно на расходы на поддержание сети метеостанций вдоль Северного морского пути;
- 4) 2,5 млрд руб. расходы на развитие сети метеостанций;
- 5) 146 млрд руб. расходы на реконструкцию портов.

Второй сильной стороной является выгодное географическое расположение, позволяющее связать Европу и Азию и поставять в короткие сроки широкий ассортимент жизненно необходимой и экономи-

чески выгодной продукции – нефть, нефтепродукты, газ, уголь, газовый конденсат, металл, лес и продовольствие, что является определяющим фактором для реализации проекта «нового Шелкового пути». Приведем контрольные расстояния для доставки груза по Южному и Северному морским путям (табл. 8, 9).

Северное морское направление в отличие от Южного не имеет такой развитой транспортной развязки и ориентировано на доставку грузов внутри России, зимний завоз как единственная возможность обеспечения продовольственными и промышленными товарами удаленных и труднодоступ-

ных российских территорий, а также для доставки углеводородного сырья крупным европейским потребителям. Китайские производители также используют северное направление для доставки своих грузов в крупные европейские порты – Роттердам и Гамбург. Данный опыт целесообразно использовать для доставки китайских грузов и в другие европейские порты через порт Мурманск, связывающий европейские направления. Целесообразность использования южного и северного транспортных направлений можно определить путем сравнения расстояния между портом отгрузки и доставки товаров (табл. 10).

Таблица 8

Расстояние между китайскими и европейскими портами для доставки китайских грузов в Европу по Южному морскому пути, морских миль

Южный морской путь (Суэцкий канал)		Южный морской путь (Суэцкий канал)		Южный морской путь (Суэцкий канал)	
Владивосток – Роттердам	11 478	Шанхай – Роттердам	нет	Шэньчжень – Роттердам	9 873
Владивосток – Гамбург	11 744	Шанхай – Гамбург	нет	Шэньчжень – Гамбург	10 144
Владивосток – Барселона	9 763	Шанхай – Барселона	8 895	Шэньчжень – Барселона	8 172
Владивосток – Марсель	9 641	Шанхай – Марсель	8 796	Шэньчжень – Марсель	8 142
Владивосток – Генуя	9 587	Шанхай – Генуя	8 722	Шэньчжень – Генуя	7 997
Владивосток – Гданьск	12 084	Шанхай – Гданьск	11 239	Шэньчжень – Гданьск	10 518
Владивосток – Лондон	11 412	Шанхай – Лондон	10 567	Шэньчжень – Лондон	9 846

Источник: Планировщик рейса. Режим доступа: <https://www.marinetraffic.com/ru/voyage-planner>.

Таблица 9

Расстояние между китайскими и европейскими портами для доставки китайских грузов в Европу, российского газа и нефти в Китай по морским путям, морских миль

Северный морской путь		Северный морской путь		Европейский канал	
Мурманск – Владивосток	5 846	Шанхай – Роттердам	8 013	Мурманск – Роттердам	1 675
Мурманск – Гуанчжоу	7 364	Шанхай – Гамбург	8 081	Мурманск – Гамбург	1 643
Мурманск – Далянь	6 694			Мурманск – Барселона	3 547
Мурманск – Шэньчжень	7 175			Мурманск – Марсель	3 717
				Мурманск – Генуя	3 904
				Мурманск – Гданьск	1 872
				Мурманск – Лондон	2 292

Источник: Планировщик рейса. Режим доступа: <https://www.marinetraffic.com/ru/voyage-planner>.

Исходя из приведенных данных в табл. 10, можно сделать вывод о целесообразности использования северного направления для европейских портов Роттердам, Гамбург и Гданьск, размер экономии на расстоянии составит от 0,2 до 10,6 %, значение показателя будет изменяться исходя из местонахождения китайского порта, его близости к порту Владивосток. Самый близкий китайский порт – Циндао – находится на расстоянии 899 морских миль, а Гуанчжоу – 1 728 морских миль от порта отправления груза Владивосток. Самым перспективным на данном направлении является порт Гданьск. Следует отметить, что для доставки товаров в Испанию, Францию и Италию целесообразно использовать исключительно южное направление через Суэцкий канал и порты Барселоны, Марселя и Генуи.

Согласно поправкам от 29 декабря 2017 г. в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, суда под российским флагом обладают исключительным правом на перевозку по Северному морскому пути нефти, природного газа, газоконденсата и угля, добытых на территории РФ. Эта норма не относится к уже заключенным контрактам на перевозку груза судами под иностранным флагом.

Третьим преимуществом является наличие достаточного количества портов для приема, хранения и транспортировки грузов, в том числе в контейнерах, что является актуальным для Китая, имеющего семь крупных морских портов, из которых и происходит отправка груза европейским потребителям. Так что можно констатировать, что мировой экономический центр в наше

Таблица 10

Сравнение использования Северного и Южного морского путей для доставки китайских товаров в Европу, морских миль

Южный морской путь (Суэцкий канал)		Северный морской путь + Европейский канал		Экономия/ перерасход, миль	Экономия/ перерасход, %
Шэньчжень – Роттердам	9 873	Шэньчжень – Владивосток-Мурманск-Роттердам	9 210	-663	-6,7
Шэньчжень – Гамбург	10 144	Шэньчжень – Владивосток – Мурманск – Гамбург	9 178	-966	-9,5
Шэньчжень – Барселона	8 172	Шэньчжень – Владивосток-Мурманск – Барселона	11 082	+2 910	+35,6
Шэньчжень – Марсель	8 142	Шэньчжень – Владивосток-Мурманск – Марсель	11 252	+3 110	+38,2
Шэньчжень – Генуя	7 997	Шэньчжень – Владивосток-Мурманск – Генуя	11 439	+3 442	+43,0
Шэньчжень – Гданьск	10 518	Шэньчжень – Владивосток-Мурманск – Гданьск	9 407	-1 111	-10,6
Шэньчжень – Лондон	9 846	Шэньчжень – Владивосток-Мурманск – Лондон	9 827	-19	-0,2

Источник: составлено самостоятельно автором.

время окончательно сместился на Дальний Восток. На Арктический бассейн, обслуживающий Северный морской порт, в общей доле грузооборота приходится 6,9 % с загрузкой бассейна на 60,1 %, а в контейнерообороте – 2,9 %, или на 54,8 % (табл. 11).

Грузооборот в 2017 г. увеличился по сравнению с 2016 г. в 1,6 раза, с 34,9 до 54,5 млн т. Поэтому целесообразно развивать данное направление совместными усилиями российского и китайского бизнеса,

так как Балтийский, Азово-Черноморский и Дальневосточный бассейны полностью загружены и вход для частого бизнеса крайне затруднен.

На трассе Северного морского пути находится свыше 50 портов, результаты деятельности основных портов в 2017 г. представлены в табл. 12.

Согласно табл. 12, можно сделать вывод о специализации портов Арктического бассейна, так 1) порты Мурманск, Архангельск

Таблица 11

Доли морских бассейнов в грузо- и контейнерообороте в РФ в 2017 г., %

Морские бассейны, расположенные на территории РФ	Доля бассейна в грузообороте, %	Относительная загрузка портов, %	Доля бассейна в контейнерообороте, %	Относительная загрузка портов, %
Балтийский	34,6	97,5	49,8	92,6
Азово-Черноморский	32,9	89,2	16,9	83,7
Дальневосточный	25,1	79,1	30,3	88,5
Арктический	6,9	60,1	2,9	54,8
Каспийский	0,5	47,3	0,1	75,0
Всего	100	85,3	100	91,4

Источник: Ассоциация морских торговых портов. Грузооборот морских портов России по бассейнам и направлениям за 2017 год. Режим доступа: www.morport.com/ru/s/content/statistika.

Таблица 12

Грузооборот портов Арктического бассейна по результатам 2017 г.

Порты Арктического бассейна	Доля грузооборота в экспорте, %	Доля грузооборота в импорте, %	Доля грузооборота в каботаже, %	Доля грузов в контейнерах, %	Доля наливных грузов, %	Доля навалочных грузов, %
Мурманск	37,1	67,2	93,6	68,4	83,7	54,2
Варандей	35,6	16,7	-	17,4	-	24,3
Сабетта	18,6	9,7	-	9,0	-	12,7
Архангельск	3,2	3,5	3,5	2,8	5,6	4,9
Дудинка	5,0	2,7	-	0,5	6,0	3,4
Кандалакша	-	-	2,8	1,6	3,9	-
Певек	0,5	0,2	-	0,2	0,6	0,3
Онега	-	-	0,1	0,1	0,2	0,2
Всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Источник: Грузооборот портов РФ. Режим доступа: seanews.ru/2018/06/21 ; Контейнерооборот портов РФ. Режим доступа: seanews.ru/2018/06/19.

и Кандалакша специализируется на каботаже углеводородов, угля и кокса; 2) импорте грузов в контейнерах – порты Мурманск, Архангельск и Дудинка; 3) экспорте нефти, нефтепродуктов, газа, леса, руды, угля и кокса – порты Мурманск, Варандей, Сабетта, Дудинка и Певек.

Структура грузооборота морских портов Арктического бассейна по номенклатуре грузов за 2016–2017 гг. представлена на рис. 2.

Таким образом, в структуре грузооборота портов Арктического бассейна в 2017 г. наибольший удельный вес приходился на наливные грузы – нефть и нефтепродукты (47,1 %), сухогрузы – 44,4 %, основную часть которых составляют уголь и кокс – 30,9 %, на паромные и прочие грузы приходится 8,5 %. Но в 2017 г., по сравнению с 2016 г., наблюдается уменьшение доли нефти на 3,4 до 39,9 %, нефтепродуктов – на 0,1 до 7,2 %, химических и минеральных удобрений – на 0,2 %, руды – на 0,3 %, металлолома – на 0,1 %, но наблюдаются и положительные сдвиги в незначительном

увеличении поставок угля и кокса с 30,5 до 30,9 %, что подтверждает статус Арктики как природной кладовой сырья для промышленности.

Причинами сокращения грузооборота можно назвать отсутствие современных ледовых морских судов, портовой инфраструктуры, суровые природно-климатические условия и короткий срок навигации.

Четвертое преимущество – безопасность транспортировки, отсутствие по данному транспортному маршруту пиратских морских судов в отличие от южных морских путей [18, 19]. Результаты нападения морских пиратов на суда представлены в табл. 13.

Согласно данным табл. 13, прослеживается позитивная динамика снижения общего количества нападений на суда за период с 2008 по 2017 г. за счет использования мирового опыта борьбы с пиратством – вооруженный военный конвой; страхование военных рисков, к которым отнесен риск встречи судна с пиратами; наем частной вооруженной охраны; смена маршрута

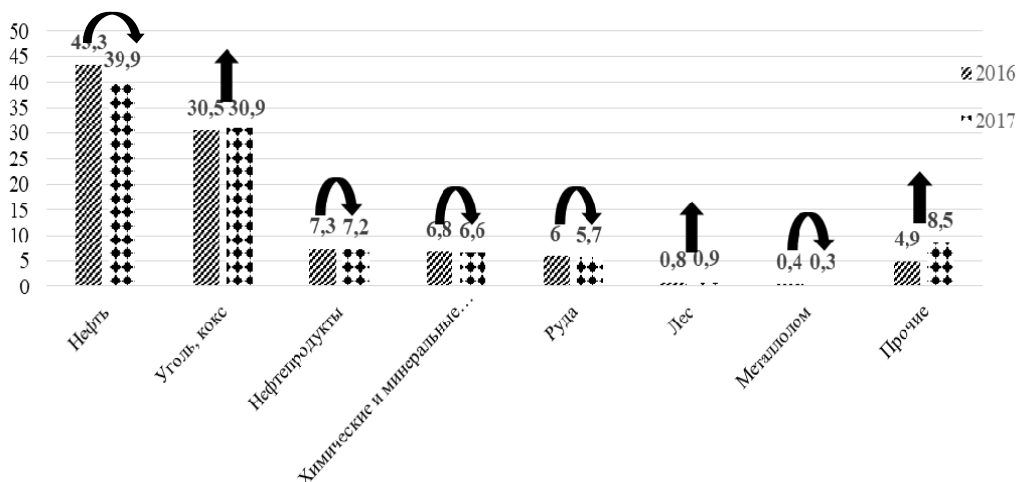


Рис. 2. Структура грузооборота морских портов Арктического бассейна по номенклатуре грузов, %

Источник: Грузооборот портов РФ. Режим доступа: seaneews.ru/2018/06/21 ; Контейнерооборот портов РФ. Режим доступа: seaneews.ru/2018/06/19.

следования судна и увеличение скорости движения судна; привлечение к уголовной ответственности с длительным сроком наказания; информирование судов о зонах риска и выполнение положений рекомендованного Международным морским бюро руководства «Наиболее эффективные методы защиты от пиратства, базирующегося на территории Сомали» (НЭМ-4) [18], которое можно адаптировать для любого пиратопасного района мира; использование пассивных мер защиты в виде установления колючей проволоки на судах. Перечисленные меры борьбы с пиратством являются дорогим удовольствием, в первую очередь для развивающихся стран, например смена маршрута следования грузового судна для того, чтобы избежать потенциального нападения пиратов, может означать для судовладельца дополнительные 6,5 млн долл. США в год. Смена маршрута связана со значи-

тельной потерей времени, дополнительными транспортными расходами, поэтому, как правило, судовладельцы предпочитают идти через зону риска, оплачивая дополнительные страховые премии [20]. Страхование является эффективным методом борьбы с пиратством, в частности, приблизительно 70 % судовладельцев страхуют свои суда от риска пиратства в Аденском заливе, Гвинейском заливе вблизи Нигерии и Малаккском проливе. В зависимости от класса судна сумма страховых взносов составляет до 150 тыс. долл. США за каждый рейс. Базовая страховка от пиратского риска составляет около 40–50 долларов за стандартный 20-футовый контейнер (при наступлении страхового случая возмещаются около 5–6 тыс. долл. за контейнер) [20]. По данным ООН и Всемирного банка, за период с 2005 по 2012 г. сомалийским пиратам было выплачено около 400 млн долл. США в

Таблица 13

Результаты морского пиратства за 2008–2017 гг.

Период	Количество нападений на суда				Количество захвата судов			
	Всего в мире	Район Сомали	Гвинейский залив	Азия	Всего в мире	Район Сомали	Гвинейский залив	Азия
2008	293	111	40	42	49	31	5	0
2009	410	217	37	56	49	47	1	1
2010	445	219	28	94	53	49	2	2
2011	439	237	42	69	45	28	10	4
2012	297	75	58	81	28	14	10	4
2013	264	15	51	92	12	2	7	3
2014	245	11	41	124	21	0	8	11
2015	246	0	14	187	15	0	2	13
2016	191	2	10	49	7	0	0	7
2017	180	9	36	43	6	0	0	6

Источник: Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January - 31 December 2015. London: ICC IMB, 2016 // International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB). Режим доступа: <http://www.icc-ccs.org/>; Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January - 31 March 2016. London: ICC IMB, 2016 // International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB). Режим доступа: <http://www.icc-ccs.org/>

качестве выкупа. Ущерб от пиратства оценивался от 7 млрд долл. США в 2008 г. до 1,7 млрд долл. США в 2016 г.

Но не везде отмечаются положительные моменты, нужно отметить увеличение в 2017 г. количества нападений на суда в Гвинейском заливе с 10 до 36, что вызывает серьезное опасение за судьбу экипажа – в 2017 г. похищено 65 моряков с целью получения выкупа [19]. Все эти моменты доказывают целесообразность разработки и использования безопасного маршрута Северного морского пути в обход «горячих» точек планеты для реализации проекта «нового Шелкового пути».

Слабой стороной развития северного морского направления остается суровый и чрезвычайно холодный климат Арктики, температура опускается до отметки –50 градусов по Цельсию, и в отдельных районах толщина льда может достигать до четырех метров, что уже не под силу для российских ледоколов, и период навигации судов составляет 2–4 месяца в году, что недостаточно для международных торговых отношений. К сожалению, с глобальные изменения климата привели к сокращению площади льдов в Арктике, и, по оценкам ученых [21], после 2050 г. Арктика изменится до неузнаваемости – климат позволит отказаться от использования ледового морского флота и навигация будет круглогодичной.

Заключение

Результаты проведенного исследования можно выделить следующие:

1. Проект «Шелковый путь» является грандиозным по количеству стран-участников, объемам вложения финансовых ресурсов, человеческим ресурсам, тер-

риториям и целям реализации – завоевать европейские и мировые рынки, увеличить товарооборот между развитыми странами и Китаем.

2. Тактической целью международного проекта является получение доступа к сырьевым, энергетическим ресурсам, инфраструктуре стран – участниц проекта для решения текущих китайских вопросов, связанных с экономическим выравниванием уровня развития восточных и западных регионов, по созданию новых рабочих мест, выносу за пределы территории Китая грязных и вредных производств в соседние страны для выполнения программы по развитию «зеленой экономики».

3. Выбор направления реализации проекта «нового Шелкового пути» зависит от политических, экономических факторов и обеспечения уровня безопасности для вложения и освоения китайских инвестиций на территории участника проекта.

4. Наличие сильных экономических сторон при использовании территорий опережающего социально-экономического развития Дальневосточного региона, свободного порта Владивосток и Северного морского пути дает возможность претендовать на включение региона в реализацию экономического пояса «Новый Шелковый путь», но стоит обратить внимание на существующие «узкие места», требующие огромных сумм иностранных инвестиций и времени.

5. Лидером по безопасности и скорости контейнерных перевозок является Северный морской путь – так, из Китая в Мурманск, а затем по железным дорогам груз можно доставить груз за 20–25 дней, что в 2–3 раза быстрее, чем через Южный морской путь.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. He M., Zhang J. Analysis of the National Strategy of the New Silk Road Economic Belt. 2013 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://theory.people.com.cn/n/2013/1231/c40531-23993161-4.html>.
2. Dave B., Kobayashi Y. China's silk road economic belt initiative in Central Asia: economic and security implications // *Asia Europe Journal*. 2018. Vol. 16, Issue 3. P. 267–281.
3. Ghiasy R., Zhou J. The Silk Road Economic Belt: Considering security implications and EU-China cooperation prospects. Stockholm, SIPRI, 2017. 212 p.
4. Kerr D. Central Asian and Russian perspectives on China's strategic emergence // *International Affairs*. 2010. Vol. 86, Issue 1. P. 127–152.
5. Torbakov I. The West, Russia, and China in central Asia: What kind of game is being played in the region? // *Transition Studies Review*. 2007. Vol. 14, Issue 1. P. 152–162.
6. Li K.X., Jin M., Qi G., Shi W., Ng A.K.Y. Logistics as a driving force development under the Belt and Road Initiative – the Chinese model for developing countries // *Transport Reviews*. 2018. Vol. 38, Issue 4. P. 457–478.
7. Базаров Б.В. «Новый шелковый путь»: к постановке проблемы стратегического взаимодействия России и Китая // *Власть*. 2017. № 11. С. 7–12.
8. Сазонов С.Л., Кудрявцев Е.С., Цзы У. Транспортная составляющая проектов сопряжения Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути» // *Проблемы Дальнего Востока*. 2015. № 2. С. 47–58.
9. Wu J. 'One Belt and One Road', Far-Reaching Initiative'. *China-US Focus*, 2016 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.chinausfocus.com/finance-economy/one-belt-and-one-road-far-reaching-initiative>.
10. Enikeeva Z. EAEU and Silk Road Economic Belt: is it Really a “Win-Win” Cooperation? The Case of Central Asia // *Trade policy*. 2017. № 4/12. P. 106–125.
11. Шигеева А.С., Красова Е.В. Условия и проблемы развития бизнеса и предпринимательства в Дальневосточном регионе России // *Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований*. 2017. № 1, Ч. 1. С. 124–128.
12. Прокапало О.М., Исаев А.Г., Мазитова М.Г. Экономическая конъюнктура в Дальневосточном федеральном округе в 2016 году // *Пространственная экономика*. 2017. № 2. С. 138–173.
13. Улицкая Н.Ю., Акимова М.С., Кокорева Т.П. Территория опережающего социально-экономического развития как фактор развития территории и привлекательности для резидента // *Стратегии бизнеса*. 2017. № 10 (42). С. 12–16.
14. Бизнес-навигатор по особым экономическим зонам России-2017 / И.В. Голубкин, М.М. Бухарова, Л.В. Данилов и др. М.: АКИТ, 2017. 148 с.
15. Особые экономические зоны. Зарубежный и отечественный опыт. Кн. 2. / под ред. И.А. Майбурова, Ю.Б. Иванова, Ф.Ф. Адигамова, М.Ю. Андреева, А.С. Баландина и др. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2017. 287 с.
16. Вакулевич Т.В., Пашук Н.Р. Свободный порт Владивосток: к вопросу формирования механизма защиты

- прав иностранных инвесторов как фактора повышения уровня инвестиционной привлекательности региона // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2017. Т. 6, № 1 (18). С. 38–40.
17. Koretskaia-Garmash V. China's Policy for Special Economic Zones and its Implications for the Development of Entrepreneurship in the Russian Far East // Proceedings of the 6th International Conference Innovation Management, Entrepreneurship and Sustainability (IMES 2018). Prague, 2018. P. 564–576.
18. Bento L. Toward an international law of piracy sui generis: how the dual nature of maritime piracy law enables piracy to flourish // Berkeley Journal of International Law. 2011. Vol. 29, Issue 2. P. 399–455.
19. Пискунова Н.И. Пиратство в зоне Аденского залива: современное состояние проблемы // Ученые записки Казанского университета. 2013. Т. 155. Кн. 3. Ч. 2. С. 193–202.
20. Анянова Е.С. Особенности морского страхования как способа борьбы с пиратами // Актуальные проблемы экономики и права. 2016. Т. 10, № 3. С. 216–226.
21. Лысцов В. Угрожающее потепление // Наука и жизнь. 2005. № 2 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.nkj.ru/archive/articles/828/>.

Koretskaia-Garmash V.A.*Ural Federal University**named after the first President of Russia B.N. Yeltsin,**Ekaterinburg, Russia***“CONVENIENT” PARTNERSHIP OF RUSSIA AND CHINA WITHIN
PROJECT IMPLEMENTATION OF ‘SILK ROAD ECONOMIC BELT’**

Abstract. The paper studies the problem of forming partnership relations between the two great states of Russia and China. The purpose of the article is to develop practical recommendations for the implementation of the project “Silk Road Economic Belt” by including into this project the priority areas for socio-economic development of the Far East, the free port of Vladivostok and the Northern Sea Route as an alternative route for shipping Chinese goods to Europe. The following methods of scientific knowledge were applied: comparative and critical analysis, graphical and tabular methods. The analysis of the existing options for the implementation of the project “Silk Road Economic Belt” across the territory of Russia, China and European countries were analyzed. We considered the indicators of cooperation between Russia and China to prove the fact of convenient partnership and the use of favorable geographical location to reduce transportation costs for the supply of Chinese goods by land and sea. The advantages and problems have been identified of the entry of Chinese investors into the priority areas for socio-economic development and the free port of Vladivostok when making decisions on the development and implementation of joint Russian-Chinese investment projects. It has been concluded that the Northern Sea Route is effective in the framework of the “Silk Road Economic Belt” for the implementation of domestic Russian projects related to the transportation of minerals, providing year-round transport links with hard-to-reach areas, protection of Chinese goods from armed attacks by the icebreaker fleet. At the same time, it has been proven that the Northern Sea Route is the leader in terms of safety and speed of container transportation, as the delivery of cargo from China to Murmansk by sea and then by rail takes 20-25 days, which is 2-3 times faster than through the Southern Sea Route. The results are of interest to Russian and Chinese investors participating in the project «Silk Road Economic Belt».

Key words: Silk Road Economic Belt; priority areas for socio-economic development (PDAs); free port of Vladivostok; Northern Sea Route; piracy; icebreaker fleet.

References

1. He, M., Zhang, J. (2013). *Analysis of the National Strategy of the New Silk Road Economic Belt*. Available at: <http://theory.people.com.cn/n/2013/1231/c40531-23993161-4.html>.
2. Dave, B., Kobayashi, Y. (2018). China's silk road economic belt initiative in Central Asia: economic and security implications. *Asia Europe Journal*, Vol. 16, Issue 3, 267–281.
3. Ghiasy, R., Zhou, J. (2017). *The Silk Road Economic Belt: Considering security implications and EU-China cooperation prospects*. Stockholm, SIPRI, 212 p.
4. Kerr, D. (2010). Central Asian and Russian perspectives on China's strategic emergence. *International Affairs*, Vol. 86, Issue 1, 127–152.
5. Torbakov, I. (2007). The West, Russia, and China in central Asia: What kind

- of game is being played in the region? *Transition Studies Review*, Vol. 14, Issue 1, 152–162.
6. Li, K.X., Jin, M., Qi, G., Shi, W., Ng, A.K.Y. (2018). Logistics as a driving force development under the Belt and Road Initiative – the Chinese model for developing countries. *Transport Reviews*, Vol. 38, Issue 4, 457–478.
 7. Bazarov, B.V. (2017). «Novyi shelkovyi put'»: k postanovke problemy strategicheskogo vzaimodeistviia Rossii i Kitaia (The New Silk Road: To the Issue of Strategic Cooperation Between Russia and China). *Vlast (The Authority)*, No. 11, 7–12.
 8. Sazonov, S.L., Kudriavtsev, E.S., Tszy, U. (2015). Transportnaia sostavliaiushchaia proektov sopriazheniia Evraziiskogo ekonomicheskogo soiuza i «Ekonomicheskogo poiasa Shelkovogo puti» (The Transport Component of the Project Pairing of the Eurasian Economic Union and Economic Zone of “Silk Road”). *Problemy Dal'nego Vostoka (Far Eastern Affaris)*, No. 2, 47–58.
 9. Wu, J. (2016). 'One Belt and One Road', *Far-Reaching Initiative*. China–US Focus. Available at: <https://www.chinausfocus.com/finance-economy/one-belt-and-one-road-far-reaching-initiative>.
 10. Enikeeva, Z. (2017). EAEU and Silk Road Economic Belt: is it Really a “Win-Win” Cooperation? The Case of Central Asia. *Trade policy*, No. 4/12, 106–125.
 11. Shigeeva, A.S., Krasova, E.V. (2017). Usloviia i problemy razvitiia biznesa i predprinimatel'stva v Dal'nevostochnom regione Rossii (Conditions and Problems in Development of Business and Entrepreneurship in the Russian Far East). *Mezhdunarodnyi zhurnal prikladnykh i fundamental'nykh issledovaniy (International Journal of Applied and Fundamental Research)*, No. 1, P. 1, 124–128.
 12. Prokapalo, O.M., Isaev, A.G., Mazitova, M.G. (2017). Ekonomicheskaiia kon'iunktura v Dal'nevostochnom federal'nom okruge v 2016 godu (Economic Situation in the Far Eastern Federal District in 2017). *Prostranstvennaia Ekonomika (Spatial Economics)*, No 2, 138–173.
 13. Ulitskaia, N.Iu., Akimova, M.S., Kokoreva, T.P. (2017). Territoriiia operezhaiushchego sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiia kak faktor razvitiia territorii i privlekatel'nosti dlia rezidenta (The Territory of Advancing Socio-Economic Development as a Factor of Development of the Territory and Attractions for the Resident). *Strategii biznesa (Business Strategies)*, No. 10 (42), 12–16.
 14. Golubkin, I.V., Bukharova, M.M., Danilov, L.V. et al. (2017). *Biznes-navigator po osobym ekonomicheskim zonam Rossii-2017 (Business Navigator in Russia's Special Economic Zones. Edition 2017)*. Moscow, AKIT.
 15. Mayburov, I.A., Ivanov, Iu.B., Adigamov, F.F., Andreyev, M.Iu., Balandin, A.S. (eds.) (2017). *Osobyie ekonomicheskiiie zony. Zarubezhnyi i otechestvennyi opyt (Special Economic Zones. Foreign and Domestic Experience)*. Vol. 2. Moscow, IuNITI-DANA.
 16. Vakulevich, T.V., Pashuk, N.R. (2017). Svobodnyi port Vladivostok: k voprosu formirovaniia mekhanizma zashchity prav inostrannykh investorov kak faktora povysheniia urovnia investitsionnoi privlekatel'nosti regiona [Free Port of Vladivostok:

- Building a Mechanism for Protecting the Rights of Foreign Investors as a Factor of Improving the Investment Appeal of a Region]. *Azimut nauchnykh issledovaniy: ekonomika i upravlenie (ASR: Economics and Management)*, Vol. 6, No. 1 (18), 38–40.
17. Koretskaia-Garmash, V. (2018). China's Policy for Special Economic Zones and its Implications for the Development of Entrepreneurship in the Russian Far East. *Proceedings of the 6th International Conference Innovation Management, Entrepreneurship and Sustainability (IMES 2018)*. Prague, 564–576.
18. Bento, L. (2011). Toward an international law of piracy sui generis: how the dual nature of maritime piracy law enables piracy to flourish. *Berkeley Journal of International Law*, Vol. 29, Issue 2, 399–455.
19. Piskunova, N.I. (2013). Piratstvo v zone Adenskogo zaliva: sovremennoe sostoianie problem (Piracy in the Gulf of Aden: Current State of the Problem). *Uchenye zapiski Kazanskogo universiteta (Proceedings of Kazan University)*, No. 155, Vol. 3, P. 2, 193–202.
20. Anyanova, E.S. (2016). Osobennosti morskogo strakhovaniia kak sposoba bor'by s piratami (Maritime Insurance as a Way to Struggle Piracy). *Aktual'nye problemy ekonomiki i prava (Actual Problems of Economics and Law)*, Vol. 10, No. 3. 216–226.
21. Lystsov, V. N. (2005). Ugrozhaiushchee poteplenie [The Threat of Global Warming]. *Nauka i zhizn [Science and Life]*, No. 2. Available at: <https://www.nkj.ru/archive/articles/828/>.

Information about the author

Koretskaia-Garmash Viktoriia Aleksandrovna – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Department of Finance and Tax Management, Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin, Ekaterinburg, Russia (620002, Ekaterinburg, Mira street, 19); e-mail: vkoretskaia-garmash@urfu.ru.

Для цитирования: Корецкая-Гармаш В.А. «Удобное» партнерство России и Китая в рамках реализации проекта экономического пояса «Новый шелковый путь» // Вестник УрФУ. Серия экономика и управление. 2018. Т. 17, № 6. С. 924–949. DOI: 10.15826/vestnik.2018.17.6.041.

For Citation: Koretskaia-Garmash V.A. «Convenient» Partnership of Russia and China within Project Implementation of «Silk Road Economic Belt». *Bulletin of Ural Federal University. Series Economics and Management*, 2018, Vol. 17, No. 6, 924–949. DOI: 10.15826/vestnik.2018.17.6.041.

Информация о статье: дата поступления 22 октября 2018 г.; дата принятия к печати 8 ноября 2018 г.

Article Info: Received October 22, 2018; Accepted November 8, 2018.