

© **Болтенков И. А., Грошева Е. К., Махмудов В. В., 2023**

Иркутский государственный университет, г. Иркутск

Для многих жителей России проект под названием «Один пояс, один путь» понимается как транзитный коридор для китайских товаров, экспортируемых в Европу, поэтому обсуждение проекта обычно сводится к сравнению маршрутов. Один вариант — пройти через российскую территорию, а другой — в обход России. Данный проект состоит из трех важных частей маршрута. Первая часть — это так называемое «ядро» — страны бывшего Советского Союза в Центральной Азии. Вторая часть — это область, прилегающая к «ядру». Третья часть — это другие страны Евразии и страны Северной Африки. Стоит отметить, что Россия, Турция, Иран, Пакистан и Индия относятся ко второй части.

Таким образом, можно сказать, что Россия не является «основной» страной «Один пояс, один путь». Поэтому многие российские ученые считают, что экономическая экспансия Китая в Центральной Азии окажет негативное влияние на Россию, а экономическая конкуренция приведет к ухудшению отношений между двумя соседними странами [1].

Однако, для понимания эффективности реализации тех или иных инфраструктурных проектов, необходима модель оценки влияния проекта на территорию присутствия.

*Ключевые слова:* оценка влияния логистической инфраструктуры, модель оценки социально-экономического эффекта, проект «Один пояс-один путь»

**Т**ермин «Один пояс — один путь» является производным от концепций «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь», которые исторически служили основными торговыми маршрутами между Китаем и Западом. В послевоенный период международные отношения стали более демократичными, а глобализация и либерализация торговли стали общепринятыми требованиями международного сообщества. Это создало потребность в поиске новых решений для глобального управления и сотрудничества.

В этом контексте политика Китая, в частности инициатива «Один пояс, один путь», может рассматриваться как одно из таких решений, направленных на привлечение новых инвестиций, развитие транспортной инфраструктуры, стимулирование экономического роста и укрепление регионального сотрудничества, особенно для России.

Участие более 70 стран с различными историческими, культурными, экономическими и социальными характеристиками, а также политическими системами и международным влиянием делает реализацию инициативы «Один пояс, один путь» сложной и сопряженной с многочисленными неопределенностями в процессе ее строительства. Для успешной реализации стратегических целей проекта и для дальнейшего развития отношений Китая с участвующими

странами, необходимо проведение всесторонних, междисциплинарных и высококачественных исследований этих стран.

Эти исследования должны быть основаны на систематическом и глубоком понимании исторического контекста, текущей ситуации и тенденций развития каждой из этих стран. Такой подход требует учета нюансов, объективности и справедливости, а также стремления преодолеть устаревшие практики, которые существуют в течение длительного времени [10].

Давайте рассмотрим основные направления сотрудничества между Россией и Китаем в рамках вышеупомянутой программы. В первую очередь, важно отметить сотрудничество в энергетической сфере. С начала 2014 года и на протяжении 30 лет Россия планирует ежегодно поставлять в Китай 38 миллиардов кубометров природного газа. Это сотрудничество будет способствовать оптимизации энергетической структуры Китая, укреплению внутреннего потребления и снижению экспортных рисков для России. Кроме того, с 2016 по 2018 год Россия стала крупнейшим экспортером нефти в Китай, и эта тенденция продолжается и в настоящее время. Проект имеет большое практическое значение, так как существующие железнодорожные проекты, такие как БАМ и Транссиб, уже находятся на пределе своих возможностей. Изменение глобальной логистики в связи с политическими

санкциями привело к проблемам с вывозом угля, что негативно сказывается на добывающих предприятиях, их сотрудниках и соответствующих территориях. Планомерное расширение инфраструктуры и создание новых проектов позволило бы снизить этот риск [8].

Вторым ключевым направлением является сотрудничество в области строительства железнодорожной транзитной инфраструктуры и транспортных услуг в целом. В соответствии с концепцией взаимных консультаций, совместного строительства и распределения ресурсов в рамках инициативы «Один пояс, один путь», стоимость проектов, реализуемых Китаем и Россией по иностранным контрактам, значительно возросла с 2010 года. В 2018 году количество иностранных рабочих, задействованных в этих проектах, увеличилось в 100 раз по сравнению с 2010 годом. Кроме того, Китай предоставляет России свои разработки в области инфраструктуры. Открытие скоростного поезда Китай-Европа является новым этапом в трансграничных железнодорожных перевозках между двумя странами. В 2018 году грузооборот наземного транспортного порта Китай-Россия в Маньчжурии превысил 31,924 миллиона тонн, преодолев отметку в 30 миллионов тонн. Количество поездов China-Europe Express превысило 14 тысяч по состоянию на конец марта 2019 года. Пограничные железнодорожные перевозки между Китаем и Россией продолжают активно развиваться.

Рассмотрим следующую сферу сотрудничества — аграрный сектор. В 2019 году объем экспорта сельскохозяйственной и промышленной продукции из России в Китай вырос на 27 % и достиг 3,2 млрд долларов США, при этом доля экспорта в Китай составила 12,5 % от общего объема экспорта сельскохозяйственной продукции России. Зерно, мясо и молочные продукты являются основными товарами экспорта для России, в то время как основной экспортный товар для Китая — оборудование. Видно, что товары, которые экспортируются и импортируются обеими странами, взаимодополняют друг друга и создают синергию. С момента начала реализации стратегии «Один пояс, один путь» торговля сельскохозяйственной продукцией между Россией и Китаем продолжает активно развиваться. В 2018 году был подписан «План развития сельского хозяйства Северо-Восточного Китая, Дальнего Востока России и Байкальского региона», который направлен на развитие сотрудничества между двумя странами в области переработки сои и развития сельского хозяйства в целом [11].

Еще одним важным направлением сотрудничества является культурный туризм. На 3-м Форуме Азиатско-Тихоокеанской международной ассоциации индустрии туризма, представители городского бюро культуры, радио, кино и туризма из Китая и Хабаровского края обсудили планы развития культурных обменов и сотрудничества в

сфере культурного туризма. В течение периода с 2015 по 2018 год число въезжающих туристов из России стабильно увеличивалось, что стимулировало развитие проектов культурного туризма в разных частях Китая, в особенности в Северо-Восточном, Северном и Южном регионах.

Давайте рассмотрим текущее состояние и перспективы развития китайско-российской торговли в контексте пандемии COVID-19. Важно отметить, что пандемия не оказала существенного влияния на реализацию уже запланированных крупных проектов. В первом квартале 2020 года импорт Китая из России достиг 16,202 миллиарда долларов США, что соответствует росту на 17,3 % по сравнению с предыдущим годом. Этот рост в основном связан с реализацией серии крупномасштабных сотруднических проектов, инициированных Россией и Китаем в последние годы, таких как проект газопровода Восточный маршрут и проект Ямал СПГ. Также наблюдается рост сотрудничества в сфере высоких технологий. Кроме того, появляются новые возможности для сотрудничества в области медицины и здравоохранения. Китай предоставляет оборудование, а российские компании разрабатывают проекты в сфере больших данных и искусственного интеллекта [9].

Россия сталкивается с беспрецедентными возможностями и вызовами в строительстве «Один пояс, один путь». Вызовы — это появление альтернативных маршрутов в обход России, а возможности — это разгрузка существующей железнодорожной инфраструктуры.

Более 100 лет назад Россия использовала свои преимущества трансконтинентальных транзитных перевозок, чтобы занять монопольное положение. В 20 веке Транссибирская магистраль соединила восток и запад и сыграла роль Великого Шелкового пути. Однако стоит отметить, что крупная железная дорога долгое время не использовалась в процессе транзитных перевозок, поэтому долгое время не уделяла внимания развитию транзитного потенциала. Использование железной дороги и дальневосточных портов предназначено только для удовлетворения спроса России на экспортируемое сырье и импортируемую продукцию [6].

Для стран Центральной Азии развитие российской Транссибирской магистрали совершенно бессмысленно для внешнеторгового транзита товаров, перевозимых между крупнейшей Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом, поскольку это не приносит никакой пользы странам Центральной Азии.

С этой точки зрения проект «Один пояс, один путь», включающий в себя весь бывший Советский Союз, выглядит более благоприятным. Поэтому на основе этого проекта может быть сформировано Евразийское экономическое пространство, включающее Европейский союз, Кавказ, Центральную Азию и Китай.

Многие эксперты считают, что проект «Один пояс, один путь» окажет негативное влияние на Транссибирскую магистраль. Александр Габуев, директор программы «Россия в Азиатско-Тихоокеанском регионе» Московского центра Карнеги: «Проект «Один пояс, один путь» может полностью уничтожить Транссибирскую магистраль евразийских транзитных перевозок. Потому что у железной дороги много старых технических проблем, и пройти через российскую таможенно нетрудно» [3].

Не трансконтинентальный маршрут, который обходит Россию с большим потенциалом, проходит через Казахстан. Казахстан в настоящее время является основной страной для трансконтинентальной логистики. Через Казахстан и Россию проходит несколько важных маршрутов. Преимущества: Есть только два тарифных перехода (Китай в ЕАЭС и ЕАЭС в Европейский Союз), никаких других перегрузок (за исключением двух изменений пути) и единый стандарт веса поезда из Китая в Польшу. Основное различие между Казахстаном и Россией заключается в том, что Казахстан с самого начала был рад внедрить другие логистические ресурсы и активно совершенствовать собственную логистическую инфраструктуру.

Казахстан также приступил к реализации собственного логистического проекта — «Светлый путь», цели и основные задачи проекта очень похожи на «Один пояс, один путь». Более того, Китай и Казахстан провели переговоры о стыковке двух проектов. Российские эксперты считают, что это своего рода «ответ» Казахстана России.

Для оценки того, каким образом развитие инфраструктуры влияет на территории, можно использовать различные модели оценки. Проект «Один пояс, один путь» нацелен на развитие транспортной инфраструктуры, как водной, так и наземной.

Основные задачи проекта для Китая это:

- снижение зависимости от морских транспортных путей, контролируемых недружественными странами.

- снижение в 2 раза сроков поставки грузов в Европу.

- расширение китайского внутреннего рынка строительства дорог и инфраструктуры.

- развитие западных провинций.

- геополитические альянсы.

Основные задачи проекта для других стран, в том числе России:

- развитие собственной транспортной инфраструктуры за счет получения комплексных инвестиций.

- повышение рентабельности новых инфраструктурных проектов.

- развитие территорий, по которым пойдут логистические пути.

- получение новых источников финансирования.

- геополитические альянсы.

С точки зрения развития территорий, где организуются инфраструктурные проекты способствуют развитию территорий:

- занятость во время реализации проекта.

- мультипликативная занятость после его реализации.

- поступление дополнительных доходов в бюджет.

- снижение геополитических рисков.

На федеральном уровне разработана методика оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот [4].

Методика предполагает, что оценка экономического эффекта от реализации инфраструктурных проектов включает в себя:

- прирост налоговых доходов;

- прирост валовой добавленной стоимости;

- экономию времени в пути;

- изменение инфраструктурных ограничений;

- совокупный бюджетный эффект для территории.

Основной параметр, используемый для оценки эффективности инфраструктурного проекта для территории, это прирост ВДС (валовой добавленной стоимости территории):

$$\text{ВДС б} = \text{ВДС б1} + \text{ВДС б2}$$

где:

ВДС б1 — изменение валовой добавленной стоимости на стадии инвестиций;

ВДС б2 — изменение валовой добавленной стоимости на стадии эксплуатации.

Изменение валовой добавленной стоимости считается с учетом дисконтирования [3].

Отдельное влияние имеют факторы устойчивого развития — как стратегический компонент развития территории.

Стратегическое благоприствование территории оценивается в трех разрезах — экология, общество и качество управления. Эти аспекты формализованы ООН в виде 17 принципов устойчивого развития.

Устойчивое развитие является глобальной повесткой, которую Организация Объединенных Наций продвигает уже много лет. Компании должны стремиться к реализации максимального числа из 17 целей устойчивого развития ООН [5].

Как западные, так и российские компании декларируют свою приверженность этим целям, а соответствие их деятельности принципам устойчивого развития измеряется через ESG-рейтинг. Аббревиатура ESG означает «экология,

социальная ответственность и корпоративное управление». В широком смысле, это означает, что коммерческая деятельность строится на принципах ответственного отношения к окружающей среде, социальной ответственности и эффективного корпоративного управления.

ESG-агенда становится все более популярной и в России. Крупные компании принимают стратегии, направленные на устойчивое развитие, банки разрабатывают специальные программы ESG-кредитования, а иностранные компании оцениваются по ESG-рейтингу, который отражает уровень риска их деятельности. Этот рейтинг имеет важное значение для внешних заинтересованных сторон, которые предпочитают оценивать компании по единым показателям, характеризующим качество управления основными рисками [13].

Более того, рейтинг играет важную роль для компаний, стремящихся привлечь иностранных инвесторов и покупателей, особенно из Европы, где ESG-практики находятся во главе развития. В настоящее время российские банки, включая Сбербанк, предлагают «зеленые кредиты», при которых компании обязуются достичь определенных экологических и климатических показателей и получают более выгодное финансирование. Для банков такие компании являются менее рискованными клиентами, что отражается на ставке резервирования. Рейтинги по ESG-показателям присваиваются множеством экспертов, включая таких как Эксперт РА в России.

Для субъектов России основные факторы устойчивого развития это:

- диверсификация экономики (совокупность экономических факторов);
- сокращение логистического плеча (удешевление проектов);
- доступ на рынки Китая (развитие новых видов промышленности, занятость);
- усиление партнерства в сфере образования и науки (социальные факторы);
- снижение зависимости от поставок из Европы (экономические и политические факторы);
- развитие новых совместных производств (технологии и занятость).

Несмотря на то, что пандемия оказала некоторое влияние на краткосрочные перспективы торгово-экономического сотрудничества между Россией и Китаем, общая динамика долгосрочных отношений остается положительной. Следует отметить, что одним из факторов, влияющих на это сотрудничество, является постоянная угроза санкций со стороны США в отношении Китая и России.

Однако важно также обратить внимание на некоторые проблемы, существующие в торговле между двумя странами. К ним относятся культурные различия, низкая эффективность логистики и транспортировки, а также отсутствие единой структуры торговли некоторыми товарами.

Грузоперевозки между Китаем и Россией осуществляются преимущественно водным и железнодорожным транспортом, что приводит к увеличению стоимости и времени доставки товаров. Кроме того, различия в сфере таможенного контроля и оформления создают проблемы при экспорте и импорте товаров в обоих направлениях. Основными товарами, импортируемыми Китаем из России, являются сырьевые товары, пользующиеся большим спросом в Китае, в то время как Россия в основном экспортирует оборудование и готовую промышленную продукцию. В индустрии культурного туризма существует недостаточная согласованность между странами, что снижает уровень синергии. Также существуют проблемы с нерегулярным потоком торговли и возникновением торговых споров, а также валютные риски при международных сделках. Эти проблемы, несомненно, серьезны, но их можно решить путем создания платформ для обмена информацией и эффективной транспортной системы, совместными усилиями правительств обеих стран. Кроме того, одним из вариантов решения проблемы валютных рисков может быть использование рубля или юаня в качестве валюты при международных сделках вместо доллара США.

Китай и Россия являются крупнейшими соседями друг друга на суше, и они оба переживают период преобразований и быстрого роста. Их экономики очень дополняют друг друга. Торговое сотрудничество между двумя странами является неотъемлемой и насущной необходимостью для двустороннего экономического развития. Потенциал огромен, а перспективы широки. Что мы должны сделать сейчас, так это найти способы преодолеть и превзойти факторы, ограничивающие развитие, чтобы китайско-российское экономическое и торговое сотрудничество могло перейти на новый уровень.

Исследование проведено при финансовой поддержке гранта Иркутского государственного университета для молодых ученых № 091-23-327 «Оптово-распределительный центр сельскохозяйственной продукции как элемент логистической инфраструктуры региона» ■

---

1. Виноградов А. О. «Один пояс, один путь» / А. О. Виноградов // Европейское измерение. – С. 190-199.

2. Дю Бин. Улавливайте ключевые моменты, контролируйте горячие точки и захватывайте яркие точки - как отчет Китайско-российской выставки рассказывает о китайско-российских отношениях в новую эпоху? / Бин Дю // News Front. – 2019 (16). – С. 116-117.

3. Китайско-российское стратегическое партнерство и координация продолжает углубляться. Китайско-российские отношения находятся на лучшем этапе в истории, и отношения между двумя странами стали моделью нового типа отношений между крупными державами // China Report. – 2019 (6). – С. 24-26.

4. Консорциум КОДЕКС. Постановление от 26 ноября 2019 года № 1512. [Электронный ресурс] – URL:

<https://docs.cntd.ru/document/563926480> (Дата обращения: 10.07.2023)

5. Организация Объединенных Наций. Цели в области устойчивого развития. [Электронный ресурс] – URL:

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/sustainabledevelopment-goals/> (Дата обращения: 14.07.2023)

6. Посольство КНР в РФ. «Один пояс, один путь»: открыть дорогу взаимному выигрышу. [Электронный ресурс] – URL: [http://ru.china-embassy.gov.cn/rus/dssghd/202101/t20210116\\_2961479.htm](http://ru.china-embassy.gov.cn/rus/dssghd/202101/t20210116_2961479.htm) (Дата обращения: 10.07.2023)

7. Смирнов В. В. Россия на современном этапе развития права / В. В. Смирнов // Труды Института государства и права РАН – No.1. – 2016г. – С. 9-25.

8. ТАСС. Россия стала крупнейшим экспортером нефти в Китай из стран вне ОПЕК в 2019 году. [Электронный ресурс] – URL: <https://tass.ru/ekonomika/8020949> (Дата обращения: 14.07.2023)

9. Фу Чуньхун. Исследование развития электронной коммерции в России на основе инициативы «Один пояс, один путь» / Чуньхун Фу // Brand Research. – 2018 (5). – С. 62.

10. Хуацзинь Л. Открытие новой эры китайско-российского экономического и торгового сотрудничества / Л. Хуацзинь // Исследования России, Восточной Европы и Центральной Азии. – 2019.

11. Чжэн Гофу. Характеристики, проблемы и предложения китайско-российского сельскохозяйственного торгового сотрудничества / Гофу Чжэн // Сибирские исследования. – 2019 (4). – С. 26-32.

12. Ян Чжуан. От несогласия к соглашению: стратегическая корректировка и выбор России в рамках «пояса и пути» / Чжуан Ян // Народный форум – Academic Frontiers. – 2015 (12). – С. 51-63.

13. En+. Устойчивое развитие. [Электронный ресурс] – URL: <https://enplusgroup.com/ru/sustainability/> (Дата обращения: 11.07.2023)

14. SUSTAINALYTICS. ESG-research. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.sustainalytics.com/> (Дата обращения: 12.07.2023)

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

En+. Устойчивое развитие. [Электронный ресурс] – URL: <https://enplusgroup.com/ru/sustainability/> (Дата обращения: 11.07.2023)

SUSTAINALYTICS. ESG-research. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.sustainalytics.com/> (Дата обращения: 12.07.2023)

Виноградов А. О. «Один пояс, один путь» / А. О. Виноградов // Европейское измерение. – С. 190-199.

Дю Бин. Улавливайте ключевые моменты, контролируйте горячие точки и захватывайте яркие точки - как отчет Китайско-российской выставки рассказывает о китайско-российских отношениях в новую эпоху? / Бин Дю // News Front. – 2019 (16). – С. 116-117.

Китайско-российское стратегическое партнерство и координация продолжает углубляться. Китайско-российские отношения находятся на лучшем этапе в истории, и отношения

между двумя странами стали моделью нового типа отношений между крупными державами // China Report. – 2019 (6). – С. 24-26.

Консорциум КОДЕКС. Постановление от 26 ноября 2019 года № 1512. [Электронный ресурс] – URL: <https://docs.cntd.ru/document/563926480> (Дата обращения: 10.07.2023)

Организация Объединенных Наций. Цели в области устойчивого развития. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/sustainabledevelopment-goals/> (Дата обращения: 14.07.2023)

Посольство КНР в РФ. «Один пояс, один путь»: открыть дорогу взаимному выигрышу. [Электронный ресурс] – URL: [http://ru.china-embassy.gov.cn/rus/dssghd/202101/t20210116\\_2961479.htm](http://ru.china-embassy.gov.cn/rus/dssghd/202101/t20210116_2961479.htm) (Дата обращения: 10.07.2023)

Смирнов В. В. Россия на современном этапе развития права / В. В. Смирнов // Труды Института государства и права РАН – No.1. – 2016г. – С. 9-25.

ТАСС. Россия стала крупнейшим экспортером нефти в Китай из стран вне ОПЕК в 2019 году. [Электронный ресурс] – URL: <https://tass.ru/ekonomika/8020949> (Дата обращения: 14.07.2023)

Фу Чуньхун. Исследование развития электронной коммерции в России на основе инициативы «Один пояс, один путь» / Чуньхун Фу // Brand Research. – 2018 (5). – С. 62.

Хуацзинь Л. Открытие новой эры китайско-российского экономического и торгового сотрудничества / Л. Хуацзинь // Исследования России, Восточной Европы и Центральной Азии. – 2019.

Чжэн Гофу. Характеристики, проблемы и предложения китайско-российского сельскохозяйственного торгового сотрудничества / Гофу Чжэн // Сибирские исследования. – 2019 (4). – С. 26-32.

Ян Чжуан. От несогласия к соглашению: стратегическая корректировка и выбор России в рамках «пояса и пути» / Чжуан Ян // Народный форум – Academic Frontiers. – 2015 (12). – С. 51-63.

#### Model for assessing the impact of logistics infrastructure on the territory of presence

© Boltenev I., Grosheva E., Makmudov V., 2023

For many Russians, the One Belt, One Road project is understood as a transit corridor for Chinese goods exported to Europe, so the discussion of the project usually comes down to comparing routes. One option is to go through Russian territory, and the other is to bypass Russia. This project consists of three important parts of the route. The first part is the so-called «core» — the countries of the former Soviet Union in Central Asia. The second part is the area adjacent to the «core». The third part is the other countries of Eurasia and the countries of North Africa. It is worth noting

that Russia, Turkey, Iran, Pakistan and India belong to the second part.

Thus, it can be said that Russia is not the «main» country of the One Belt, One Road. Therefore, many Russian scientists believe that China's economic expansion in Central Asia will have a negative impact on Russia, and economic competition will lead to a deterioration in relations between the two neighboring countries [1].

However, in order to understand the effectiveness of the implementation of certain infrastructure projects, a model for assessing the impact of the project on the territory of presence is needed.

*Keywords:* assessment of the impact of logistics infrastructure, model for assessing the socio-economic effect, the One Belt One Road project

---