УДК 339.923
DOI 10.17513/fr.43775

РОЛЬ РОССИИ В ПОТОКАХ КИТАЙСКИХ ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В КОНТЕКСТЕ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС И ОДИН ПУТЬ». ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Болаев А.В.

Калмыцкий государственный университет им. Б.Б. Городовикова, Элиста, e-mail: arasha.bolaev@mail.ru

В статье рассматривается роль России в потоках китайских прямых иностранных инвестиций в контексте стратегической инициативы «Один пояс и один путь» по состоянию на 2023 г. Показаны значительная роль России в совокупном валовом внутреннем продукте стран и территорий – участниц стратегической инициативы «Один пояс и один путь» и высокая роль российского направления в китайском товарном экспорте и товарном импорте. В свою очередь, роль России как реципиента китайских исходящих прямых иностранных инвестиций значительно уступает значимости российской экономики как торгового партнера Китая, однако высокий уровень политических отношений и значительные торговые потоки между двумя странами, а также перспективы снижения санкционного давления стран коллективного Запада на экономику России позволяют предполагать, что в среднесрочной и долгосрочной перспективе роль России как реципиента китайских исходящих прямых иностранных инвестиций значительно возрастет. Также в статье рассматриваются проекты в сфере создания и развития транспортной инфраструктуры, в том числе проект строительства канала «Евразия» – прямого шлюзованного воднотранспортного соединения Каспийского моря и Азово-Черноморского бассейна, к которому проявляет значительный интерес китайская сторона.

Ключевые слова: прямые иностранные инвестиции, «Один пояс и один путь», «Пояс и путь», экономические коридоры, Китай, канал «Евразия»

ROLE OF RUSSIA IN CHINA'S FOREIGN DIRECT INVESTMENT FLOWS IN THE CONTEXT OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE. CURRENT SITUATION AND PROSPECTS

Bolaev A.V.

Kalmyk State University named after B.B. Gorodovikov, Elista, e-mail: arasha.bolaev@mail.ru

The article examines role of Russia in China's foreign direct investment flows in the context of the Belt and Road Initiative as of 2023. It shows Russia's significant role in the aggregate gross domestic product of the countries and territories participating in the Belt and Road Initiative and the high role of the Russian direction in Chinese merchandise export and import. In turn, Russia's role as a recipient of China's outward foreign direct investment is significantly inferior to the significance of the Russian economy as a trading partner of China, but the high level of political relations and significant trade flows between the two countries, as well as the prospects for reducing Western countries' sanctions pressure on Russian economy, suggest that in the medium and long term, Russia's role as a recipient of China's outward foreign direct investment will increase significantly. The article also examines projects in the field of creation and development of transport infrastructure, including the project of the Eurasia Canal – the construction of a direct lock waterway connection between the Caspian Sea and the Azov-Black Sea basin, in which the Chinese side is showing significant interest.

Keywords: Foreign Direct Investment, «One Belt, One Road», «Belt and Road», Economic Corridors, China, the Eurasia Canal

Введение

Важным событием в развитии мировой экономики последних лет является реализация предложенной лидером Китая Си Цзиньпином осенью 2013 г. стратегической инициативы «Один пояс и один путь». В настоящее время около 150 стран и территорий мира принимают участие в реализации стратегической инициативы, на эти страны и территории мира по итогам 2023 г. приходилось около 39% от объема мирового ВВП[1] и около 51% от объема мирового ВВП, исчисляемого по паритету покупательной способности[2]. В то же время важным участником инициативы «Пояса и пути» (как часто кратко именуется стратегическая инициатива «Один пояс и один путь») является Россия, в частности, наша страна по величине показателя ВВП является второй после Китая страной – участницей стратегической инициативы (на третьем месте в 2023 г. по объему номинального ВВП находится Республи-

[1] GDP (current US$) | Data. Сайт Всемирного банка. [Электронный ресурс]. URL: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?most_recent_value_desc=true&year_high_desc=true (дата обращения: 20.02.2025).

[2] GDP, PPP (current international $) | Data. Сайт Всемирного банка. [Электронный ресурс]. URL: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.PP.CD?most_recent_value_desc=true (дата обращения: 20.02.2025).

ка Корея[3], по объему ВВП, исчисляемого по паритету покупательной способности, – Индонезия[4]). Все это, а также важность для России торгово-экономических и иных отношений с Китаем, делает тему этой статьи крайне актуальной для изучения. Соответственно, **целью этого исследования** являлось изучение роли России в потоках китайских исходящих прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в контексте реализации китайской стратегической инициативы «Один пояс и один путь» в текущих условиях (по данным на 2023 г.) и в перспективе.

Материалы и методы исследования

В качестве материалов для исследования были использованы статистические данные ООН, Всемирного банка, правительства Китайской Народной Республики на 2023 г., а также труды российских и зарубежных авторов по рассматриваемой тематике. Инструментарно-методический аппарат исследования основывается на системных принципах анализа и синтеза взаимодействия национальных экономик и их субъектов в условиях интеграции в международные потоки прямых инвестиций с учетом количественных показателей и качественных особенностей, использовании методов группировки, обобщения, ранжирования, анализа литературных и статистических источников.

Результаты исследования и их обсуждение

Используя статистические данные ООН, Всемирного банка и правительства Китайской Народной Республики за 2023 г., автор определил роль России во внешнеэкономических связях Китая и стран и территорий мира – участниц стратегической инициативы «Один пояс и один путь» (2023 г.) (таблица). Данные по Китаю в статистике ООН и в статистике Китая указаны без Гонконга, Макао и острова Тайвань, при этом отмечается суверенитет Китая над указанными территориями [1, с. 1638].

Анализ таблицы показывает, что Россия является крайне важным участником реализации стратегической инициативы «Один пояс и один путь», на нее в 2023 г. приходилось около 5% в совокупном ВВП стран и территорий мира – участниц стратегической инициативы «Один пояс и один путь», при исчислении показателя ВВП по паритету покупательной способности соответствующий показатель достигает 6,88%. Как уже упоминалось выше, Россия является второй по величине экономики страной – участницей инициативы «Пояса и пути» после КНР (которая, как известно, занимает второе место в мире по объему ВВП[5] и первое место по объему ВВП по ППС[6]) [2], при этом Российская Федерация является значимым торговым партнером Китая [3] – на нее в 2023 г. приходилось 3,28% от китайского товарного экспорта и еще более значительный показатель – 5,06% от китайского товарного импорта. Соответственно в контексте внешнеэкономических связей Китая и стран и территорий мира – участниц стратегической инициативы «Один пояс и один путь» на Россию в 2023 г. пришлось 6,31% от китайского товарного экспорта в страны «Пояса и пути» (наша страна по этому показателю в рамках стратегической инициативы занимала четвертое место – после Гонконга, Республики Корея и Вьетнама) и 10,52% от китайского товарного импорта из стран «Пояса и пути» (по этому показателю в рамках стратегической инициативы Россия занимала второе место – после Республики Корея).

Значительно контрастирует с вышеуказанными показателями степень участия России в потоках китайских исходящих прямых иностранных инвестиций [4]. Доля России в китайских исходящих прямых иностранных инвестициях в 2023 г. составила около 0,35%, аналогично на конец 2023 г. на Россию приходилось 0,36% китайских накопленных исходящих прямых иностранных инвестиций, что позволяет говорить о невысокой роли российской экономики как реципиента китайских ПИИ в 2023 году [5]. Тем не менее, можно отметить, что в определенные годы роль российского направления в китайском прямом иностранном инвестировании была значительно выше, к примеру в 2015 г. более 2% от китайских исходящих ПИИ направлялись в Россию [6, с. 2]. Все указанные выше факты, включая высокую значимость для КНР России как торгового партнера, а также высокий уровень и дружественность отношений двух стран в мировой политике [7] и потенциальное смягчение односторонних санкций стран коллективного Запада [8] (как правило, все

[3] GDP (current US$) | Data. Сайт Всемирного банка. [Электронный ресурс]. URL: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?most_recent_value_desc=true&year_high_desc=true (дата обращения: 20.02.2025).

[4] GDP, PPP (current international $) | Data. Сайт Всемирного банка. [Электронный ресурс]. URL: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.PP.CD?most_recent_value_desc=true (дата обращения: 20.02.2025).

[5] GDP (current US$) | Data. Сайт Всемирного банка. [Электронный ресурс]. URL: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?most_recent_value_desc=true&year_high_desc=true (дата обращения: 20.02.2025).

[6] GDP, PPP (current international $) | Data. Сайт Всемирного банка. [Электронный ресурс]. URL: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.PP.CD?most_recent_value_desc=true (дата обращения: 20.02.2025).

конфликты сменяются периодами мирного развития) позволяют ожидать значительного увеличения роли России как реципиента китайских исходящих прямых иностранных инвестиций.

В этой связи и в контексте стратегической инициативы «Один пояс и один путь» можно отметить, что важной задачей в рамках реализации инициативы «Пояса и пути» является создание новой транспортной инфраструктуры (среди прочего, с соответствующими местными производствами, тяготеющими к ним), в том числе направленной на обслуживание собственно китайских экспортных и импортных товарных потоков. В частности, в рамках реализации стратегической инициативы в качестве общепринятых целей принято развитие шести транспортных (или экономических) направлений – это экономические коридоры Китай – Монголия – Россия, «Новый Евразийский континентальный («мостовой») экономический коридор» (также известный как «Новый Евразийский сухопутный мост»), экономический коридор Китай – Центральная Азия – Западная Азия, экономический коридор Китай – Индокитай, Китайско – Пакистанский экономический коридор, экономический коридор Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма [9, с. 156-181]. Среди указанных экономических коридоров напрямую имеет отношение к России экономический коридор Китай – Монголия – Россия, также возможно широкое участие России в экономическом коридоре «Новый Евразийский континентальный («мостовой») экономический коридор» («Новый Евразийский сухопутный мост»), который создается главным образом с целью оптимизации обслуживания грузопотоков между Китаем и странами Евросоюза и до настоящего времени, по всей видимости, реализуется вне российской территории. В то же время есть целый ряд идей по расширению и углублению участия России в транспортных инфрастуктурных проектах, которые соответствуют духу и целям реализации стратегической инициативы «Один пояс и один путь» и которые могли бы финансироваться Китаем при сохранении у российской стороны контрольных пакетов в уставных капиталах компаний – операторов проектов (рис.1).

Среди транспортных проектов, в которых в дальнейшей перспективе было бы возможно участие китайской стороны, ученым сообществом обсуждались среди прочего такие проекты, как Северный морской путь [11], железнодорожные сети Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей [12, с. 67]. Также рассматриваются и международные мультимодальные транспортные коридоры Приморского края, направленные на улучшение транспортного соединения провинций Северо-Восточного Китая и Мирового океана через российские порты Приморского края [13] и строительство канала «Евразия» (прямого шлюзованного воднотранспортного соединения Каспийского моря и Азово-Черноморского бассейна, карта-схема представлена на рисунке 2) [14].

Роль России во внешнеэкономических связях Китая и стран и территорий мира – участниц стратегической инициативы «Один пояс и один путь» (2023 г.)

Наименование показателя	Величина показателя, %
Доля России в мировом ВВП	1,92
Доля России в мировом ВВП по ППС	3,5
Доля России в совокупном ВВП стран и территорий – участниц стратегической инициативы «Один пояс и один путь»	4,96
Доля России в совокупном ВВП по ППС стран и территорий – участниц стратегической инициативы «Один пояс и один путь»	6,88
Доля России в китайском товарном экспорте	3,28
Доля России в китайском товарном импорте	5,06
Доля России в китайском товарном экспорте в страны и территории – участницы стратегической инициативы «Один пояс и один путь»	6,31
Доля России в китайском товарном импорте из стран и территорий – участниц стратегической инициативы «Один пояс и один путь»	10,52
Доля России в китайских исходящих прямых иностранных инвестициях	0,35
Доля России в китайских накопленных исходящих прямых иностранных инвестициях, на конец года	0,36

Источник: рассчитано и составлено автором на основе источников [5-7].

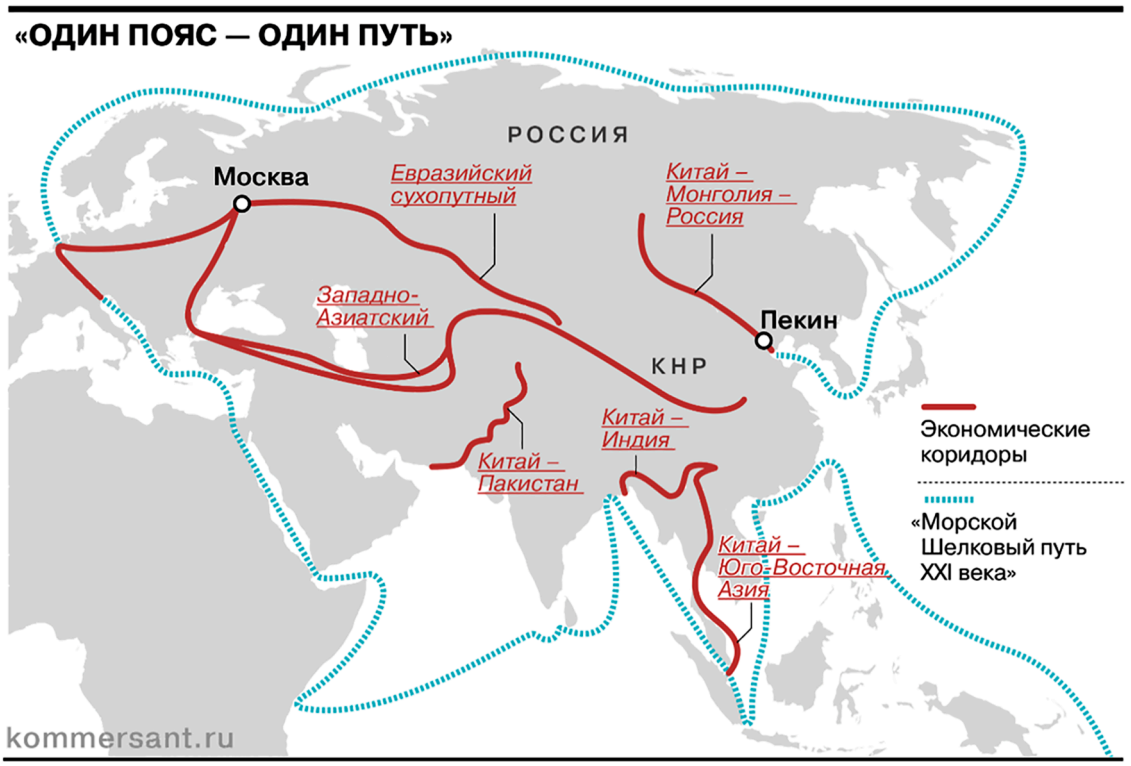

Рис. 1. Частично устаревшая карта-схема, на которой отображены взгляды российских специалистов на возможности участия России в транспортных проектах в рамках реализации стратегической инициативы «Один пояс и один путь». Источник: составлен на основе [10]

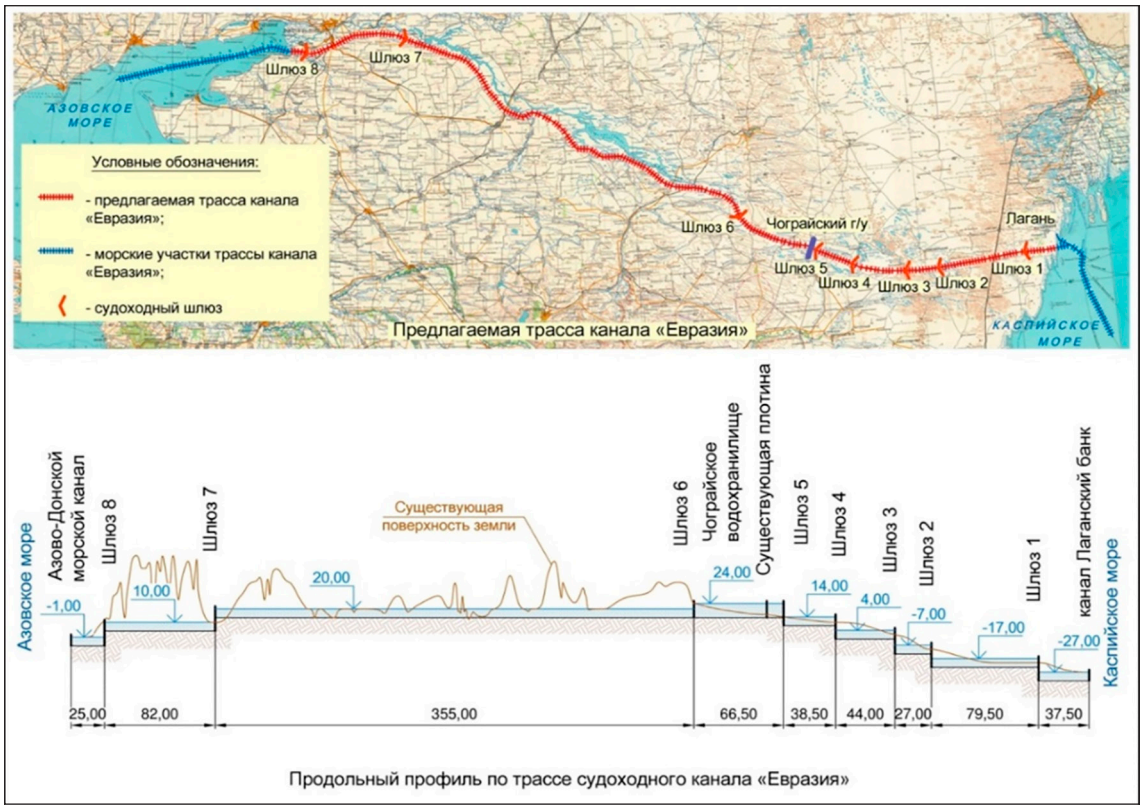

Рис. 2. Наиболее вероятный маршрут трассы канала «Евразия» для судов грузоподъемностью свыше 25 тыс. тонн (2018 г.). Источник: составлен на основе [1, с. 564]

Среди указанных проектов хотелось бы выделить именно проект строительства канала Евразия, реализация которого позволила бы России как значительно расширить свое участие в реализации стратегической инициативы «Один пояс и один путь» (получая значительные доходы за обслуживание и пропуск транзитных грузов, следующих между Китаем, странами Средней Азии и Каспийского региона с одной стороны и странами Евросоюза и Средиземноморского бассейна с другой стороны), так и содействовать развитию российских экспортных производств в сфере добывающей и обрабатывающей промышленности и в сельском хозяйстве и переработке сельхозпродукции на Юге России [14]. Известно, что высокопоставленные китайские чиновники и крупнейшие китайские компании проявляли открытый интерес к указанному проекту [15, 16], что позволяет рассчитывать на готовность китайской стороны к реализации указанного проекта совместно с российскими инвесторами.

В свою очередь, начало функционирования канала «Евразия» окажет значительное влияние на два из шести общепризнанных в настоящее время экономических коридоров, создание которых рассматривается в рамках реализации стратегической инициативы «Один пояс и один путь» – на «Новый Евразийский континентальный («мостовой») экономический коридор» (также известный как «Новый Евразийский сухопутный мост») и экономический коридор Китай – Центральная Азия – Западная Азия, также значительное влияние запуска в эксплуатацию канала «Евразия» может отмечаться и на морских грузоперевозках между Китаем и странами Средиземноморского бассейна, поскольку доставка грузов, прежде всего контейнеров, из Китая (особенного из центральных и северо-западных районов КНР) до казахстанского порта Актау на Каспийском море уже является довольно известной практикой в китайско-европейских грузоперевозках, затем в перспективе подобные грузы могут перевозиться по каналу «Евразия» в Черное море и далее в Средиземное море (на побережье которого находятся крупные порты как стран Западной Азии и Северной Африки, так и Евросоюза, включая Италию, Францию, Испанию и т.д.), либо попадать в транспортную систему реки Дунай (соединенную в свою очередь судоходным каналом с рекой Рейн и Северным морем). Еще большее значение для российской экономики канал «Евразия» сможет иметь как своеобразный огромный порт на Юге России – по всей длине канала, с учетом отсутствия значительного волнения водной поверхности и контролируемой ситуации с такими экологическими угрозами, как утечки нефтепродуктов и т.п., можно будет создавать причальные стенки для погрузки экспортной продукции Ростовской области, Ставропольского края и Республики Калмыкия и соседних регионов, при этом указанную продукцию (прежде всего зерно и прочую сельхозпродукцию, в том числе продукты их переработки) можно будет отправлять как в западном направлении (в страны Евросоюза, Африки, Западной Азии), так и в восточном направлении (в страны Средней Азии, Иран, Китай). Также значительно выгоднее станет перерабатывать сырую нефть в Прикаспийском регионе, в связи с чем у стран Прикаспийского региона, включая Россию, в структуре экспорта вырастет доля переработанных нефтепродуктов по сравнению с экспортом необработанного сырья.

Заключение

Текущая ситуация такова, что роль России в потоках китайских прямых иностранных инвестиций относительно невысокая, доля России в китайских исходящих ПИИ в 2023 г. составляла 0,35%, на конец 2023 г. на Россию приходилось 0,36% от общего объема китайских накопленных исходящих ПИИ. В контексте реализации стратегической инициативы «Один пояс и один путь» и с учетом политической ситуации в настоящее время и важности России как торгового партнера для Китая в среднесрочной и долгосрочной перспективе можно предполагать повышение роли России как реципиента китайских ПИИ. Важно отметить, что ряд крупных российских инвестиционных проектов в сфере транспортной инфраструктуры может с высокой степенью вероятности соответствовать целям реализации инициативы «Пояса и пути», при этом некоторые из них (пример – проект строительства канала «Евразия») уже привлекают значительный интерес китайской стороны.

Список литературы

1. Болаев А.В., Бондаренко В.А. Вопросы повышения роли стран и территорий – участниц стратегической инициативы «Один пояс и один путь» в глобальных потоках исходящих прямых иностранных инвестиций // Экономика, предпринимательство и право. 2024. Т. 14, № 4. С. 1631-1652. DOI: 10.18334/epp.14.4.120829.

2. Болаев А.В., Бондаренко В.А. Вопросы повышения роли Китая в мировой экономике в контексте реализации стратегической инициативы «Один пояс и один путь» // Экономические отношения. 2024. Т. 14, № 1. С. 177-194. DOI: 10.18334/eo.14.1.120643.

3. Болаев А.В., Мантаева Э.И. Товарный экспорт КНР в контексте реализации стратегической инициативы «Один пояс и один путь» // Экономические отношения. 2024. Т. 14, № 2. С. 387-404. DOI: 10.18334/eo.14.2.121098.

4. Болаев А.В., Бондаренко В.А. Вопросы привлечения прямых иностранных инвестиций из Китая в экономику России в контексте реализации стратегической инициативы «Один пояс и один путь» // Вопросы инновационной экономики. 2024. Т. 14, № 2. С. 409-428.
DOI: 10.18334/vinec.14.2.121129.

5. Болаев А.В., Мантаева Э.И. Роль России в глобальных потоках входящих прямых иностранных инвестиций в контексте реализации стратегической инициативы «Один пояс и один путь» // Экономика, предпринимательство и право. 2024. Т. 14, № 8. С. 4733-4750.
DOI: 10.18334/epp.14.8.121541.

6. Bolaev A. The Modern Situation of China's Foreign Direct Investment in Russia in The Context of The Belt and Road Initiative // Management and Economics Research Journal. 2024. Vol. 10(4). P. 1-12. DOI: 10.18639/MERJ.2024.9900100.

7. Интервью Медиакорпорации Китая. Сайт Президента России. [Электронный ресурс]. URL: http://kremlin.ru/events/president/news/72508 (дата обращения: 20.01.2025).

8. Cohen P. Sanctions Against Russia. The New York Times. [Электронный ресурс]. URL: https://www.nytimes.com/2025/02/20/briefing/sanctions-against-russia.html (дата обращения: 21.01.2025).

9. Жэнь Цзе. «И Дай И Лу» чанъи Инициатива «Один пояс и один путь». Пекин: Жэньминь Жибао чубаньшэ. (Издательство Народной ежедневной газеты), 2019. 184 с.

10. «Один пояс – один путь»: что нужно знать о проекте. Коммерсант. [Электронный ресурс]. URL: https://www.kommersant.ru/doc/6282836 (дата обращения: 20.01.2025).

11. Хейфец Б.А. Северный морской путь – новый транзитный маршрут «Одного пояса – одного пути» // Международная жизнь. 2018. № 7. С. 67-87. [Электронный ресурс]. URL: https://interaffairs.ru/jauthor/material/2047 (дата обращения: 20.01.2025).

12. Покрытан П.А. Евразийский транспортный коридор в контексте торговых разногласий США и Китая // Вестник Московского университета. Серия 27: Глобалистика и геополитика. 2019. № 1. С. 65-72. [Электронный ресурс]. URL: https://19f1e703-12fe-47e7-a98b-59d83fafbaf2.filesusr.com/ugd/f9770f_203189706eea4ef8a186a38c2dbd191d.pdf?index=true (дата обращения: 20.01.2025).

13. Фисенко А.И. Роль международных транспортных коридоров Приморского края в развитии инфраструктуры свободного порта Владивосток // Фундаментальные исследования. 2016. № 7-2. С. 402-406. [Электронный ресурс]. URL: https://fundamental-research.ru/ru/article/view?id=40522 (дата обращения: 20.01.2025).

14. Болаев А.В., Бектурганов Н.С. Современные перспективы проекта строительства канала «Евразия» в контексте взаимодействия России, Казахстана и Китая и реализации стратегической инициативы «Один пояс и один путь» // Экономические отношения. 2024. Т. 14. № 3. С. 559-574. DOI: 10.18334/eo.14.3.121205.

15. Серенко А. Калмыцкие сайгаки перешли дорогу каналу «Евразия». Сайт «Независимая газета». [Электронный ресурс]. URL: https://www.ng.ru/regions/2018-08-01/100_kalmykia010818.html?ysclid=lx1pnuyfm9454017074 (дата обращения: 20.01.2025).

16. Болдуринова Е. Приглашаем калмыцких предпринимателей на Шанхайский форум ЭКСПО. Республиканская интернет-газета «Степные вести» («ТеегинЗянг»). [Электронный ресурс]. URL: https://tegrk.ru/archives/36023?ysclid=lx4nxlosj1244180053 (дата обращения: 20.01.2025).