DOI: 10.21603/2500-3372-2019-4-4-432-440

оригинальная статья
УДК 332.14

Взаимодействие Сибири и Китая в рамках концепции Экономического пояса Шёлкового пути*

Арсений Н. Фартышев [a, b, @]
[a] Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, 664033, Россия, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1
[b] Иркутский государственный университет, 664003, Россия, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1
[@] far-tyshev.an@gmail.com

Поступила в редакцию 21.11.2019. Принята к печати 13.12.2019.

Аннотация: Цель – составление представления о месте Сибири в реализующейся ныне китайской концепции Экономического пояса Шёлкового Пути. Изучается современное состояние, потенциальные выгоды и возможности встраивания Сибири в концепцию Экономического пояса Шёлкового пути. Путем анализа товарной структуры экспорта в Китай выведено, что рост пропускной способности транспортных путей и строительство новых магистралей усилит экспортно-ресурсную роль Сибири, увеличит вырубку леса и вывоз необработанного сырья в Китай, особенно если не будет осуществлено масштабных вложений в промышленное производство. Представлены результаты авторского опроса представителей китайской делегации по экономическому образу Сибири в Китае, перспективному двустороннему экономическому взаимодействию и потребностям китайской экономики. Доказывается перспективность концепции локальной экономики и проекта «Новый Ангарстрой» в целях развития производственных предприятий в Сибири. Созданный в рамках Экономического пояса Шёлкового пути Фонд Шёлкового Пути и Российско-Китайский инвестиционный фонд регионального развития могут эффективно использоваться в качестве материальных и финансовых ресурсов для экономического развития Сибири, предоставляя инвестиции в инфраструктуру и предприятия, окупаемые в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Ключевые слова: транспортный коридор, экономическое развитие Сибири, Фонд Шёлкового пути, региональное развитие, геоэкономика, российско-китайские отношения

Для цитирования: Фартышев А. Н. Взаимодействие Сибири и Китая в рамках концепции Экономического пояса Шёлкового пути // Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Политические, социологические и экономические науки. 2019. Т. 4. № 4. С. 432–440. DOI: https://doi.org/10.21603/2500-3372-2019-4-4-432-440

Введение

Прошло уже более 6 лет с момента произнесения знаковой речи Си Цзиньпина в Назарбаев Университете, в которой была объявлена инициатива создания Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП) (другое название «Один пояс – один путь»)[1]. С тех пор евразийское пространство находится в режиме ожидания глобальных трансформаций и смены своей геополитической роли в мире из периферии и полупериферии в центр (в логике мир-системного анализа). Но эти трансформации протекают с явными проблемами, поскольку Россия как лидер (пока еще) евразийского пространства находится в режиме неопределенности своей роли в новом (старом) проекте Китая. Роль западных держав, стремящихся повлиять на внутриконтинентальные процессы, также неопределенна из-за ограниченного политического и экономического влияния на евразийские страны. Это порождает и глобальную неопределенность, или, иначе говоря, глобальную геоэкономическую турбулентность [1].

Россия в свою очередь продвигает проект Евразийского экономического союза (ЕАЭС), что по сути является реанимацией и углубленной версией СНГ, где объектами этой политики являются государства Центральной Азии. Возникновение китайской инициативы актуализирует для России вопрос роли Сибири в евразийских интеграционных процессах. В 2015 г. декларирована отдельная инициатива Китая, касающаяся Сибири, – экономический коридор «Китай – Монголия – Россия» как составная часть ЭПШП. Насколько этот коридор решает цели европейского транзита и каковы функции Сибири в случае реализации данных предложений – в этом состоит главный вопрос статьи.

* Работа выполнена при финансовой поддержке проекта РФФИ и правительства Иркутской области № 17-410-380002 «Иркутская область как узел интеграции экономик России и Китая: формирование взаимовыгодного разделения труда».

[1] Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете (полный текст) // Посольство Китайской Народной Республики в Республике Казахстан. 16.09.2013. Режим доступа: kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm (дата обращения: 10.11.2019).

DOI: 10.21603/2500-3372-2019-4-4-432-440

Современная роль Сибири в российско-китайском партнерстве

Уже четыре века Россия и Китай являются экономическими партнерами, хотя политическая конъюнктура не всегда благоволила продуктивности экономического сотрудничества [2], из-за чего в российском обществе наблюдается предостереженное отношение к китайским интеграционным инициативам, и чем дальше на восток, тем сильнее наблюдается проявление синдрома «желтой опасности», истоки которого берутся еще в дореволюционное время [3]. Тем не менее Россия и Китай обладают близкими базовыми национальными интересами, что определяется тем, что перед партнерами стоят две главные сходные и взаимосвязанные задачи: во-первых, это всестороннее развитие, а во-вторых, поступательное увеличение открытости внешнему миру, всё большее включение в глобализационные процессы при сохранении своей национальной идентичности [4]. С этим связано и стремление стать лидером интеграционных процессов в Центральной, Северо-Восточной и даже Южной Азии, в пределах которых формирование Большой Евразии как единого геополитического субъекта в обозримом будущем становится неизбежно [5–8]. На это же направлены и политические инструменты: Шанхайская организация сотрудничества и ЕАЭС в то же время «пробуксовывали» экономические вопросы, и в особенности вопросы конструирования инфраструктуры, до момента декларации концепции ЭПШП, что заставляло евразийских лидеров второго ранга, вроде Индии и Ирана, включаться в поиск оптимальных решений конструктивного межцивилизационного диалога [9].

Российско-китайское сотрудничество в формате «Один пояс и один путь» началось на 19-й регулярной встрече глав правительств РФ и КНР в 2014 г., на которой были подписаны документы о двустороннем торгово-экономическом сотрудничестве [10]. Три основных хода Шёлкового пути, представленных в документе, обосновывающем концепцию ЭПШП[2], обходят Сибирь стороной, пролегая южнее. В данном документе Сибирь фигурирует только в трех пунктах:

1) увеличение транспортной связанности с провинцией Хэйлуцзян;
2) создание Евразийского высокоскоростного транспортного коридора (ВСМ) «Москва – Пекин» по маршруту Транссибирской магистрали;
3) создание экономического коридора «Китай – Монголия – Россия».

Первое предложение связано с реконструкцией существующей железнодорожной магистрали Карымская – Забайкальск, второе имеет высокую конкуренцию с южным маршрутом ВСМ, сооружаемым через г. Урумчи (хотя существует проработка строительства ВСМ из Китая через территорию Монголии до Улан-Удэ [11]), поэтому наибольший интерес представляет третий пункт, который и предполагает создание экономического коридора «Китай – Монголия – Россия». Программа его создания подписана в июне 2016 г. в столице Таджикистана Душанбе председателем КНР Си Цзиньпином, президентом РФ Владимиром Путиным и президентом Монголии Цахиагийном Элбэгдоржем[3]. В ней предполагается не просто соединение одной магистралью трех стран, но и создание целой сети железных и автомобильных дорог на территории Монголии с транзитными функциями.

Подстегнет ли реализация данного проекта активизацию экономических процессов в Сибири, ведь строительство транзитных транспортных коридоров через территорию Сибири должно отвечать интересам непосредственно самой территории. Но это не всегда несет прямую выгоду территориям, по которым проходит транспортный поток. В первую очередь, это исходит из самого семантического смысла транспортного коридора, что подразумевает минимальный контакт с окружающей территорией вплоть до пункта назначения. Как показывает пример самого крупного транспортного коридора из Китая в Европу – Морского Шёлкового пути через Суэцкий канал – близость транспортных коридоров не влияет напрямую на благополучие стран. Например, он идет практически по границе береговых зон одних из беднейших стран мира: Сомали, Йемена, Эритреи, Судана, – которые не получают выгод соседства с таким крупным транспортным коридором. Сибирь, несмотря на то, что транспортный коридор пройдет непосредственно по ее территории, может оказаться без ощутимых привилегий.

Однако в случае реализации сухопутных транспортных коридоров нельзя не отметить существенную разницу по сравнению с морскими коридорами – это улучшение путей сообщения и всей транспортной инфраструктуры. В первом случае в качестве дороги выступает море, которое не нуждается в модернизации и обслуживании и имеет практически неограниченную пропускную способность. Сухопутные коридоры лишены этого преимущества, к тому же пропускная способность определяется техническими характеристиками дороги. Транспортные пути, включенные в программу экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» собственно направлены именно на устранение узких мест в логистической связи России и Китая, а не транзитного китайско-европейского направления.

[2] Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шёлкового пути и морского Шёлкового пути XXI века // Россия и АТР. 2015. № 3. С. 255–270.

[3] Программа создания экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» // Официальный сайт Министерства торговли и промышленности республики Бурятия. Режим доступа: https://minpromtorg.govrb.ru/rus-ch-mn.pdf (дата обращения: 10.11.2019).

DOI: 10.21603/2500-3372-2019-4-4-432-440

Увеличение пропускной способности увеличит экспортно-импортные возможности регионов Сибири с Китаем. Однако позволит ли это уйти от зависимости Сибири от экспорта сырья? Согласно данным Сибирского таможенного управления, в 2018 г. крупнейшими экспортными потоками Сибири в Китай являются именно сырьевые, зачастую необработанные товары (табл. 1[4]).

Табл. 1. Экспортные потоки в Китай СФО по укрупненным группам товаров в 2018 г.
Tab. 1. Export flows from Siberian Federal District to China by enlarged commodity groups in 2018

Название укрупненной товарной группы (по коду ОКВЭД)	Экспорт (в тыс. долл. США)	Доля (%)
Топливо минеральное (включая уголь), нефть и продукты их перегонки	3328963,3	41,36124
Древесина и изделия из нее	1921538,7	23,87447
Масса из древесины; целлюлоза; бумага и картон	1100466,9	13,67293
Руды, шлак и зола	912002,8	11,33133
Другое	785537,3	9,760035
Всего	8048509,0	100

Если минеральные продукты после строительства магистрального нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий Океан» (ВСТО) и открытия в 2016 г. крупнейших нефтяных месторождений в основном направляются трубопроводным путем, то каменный уголь, продукция лесной и целлюлозной промышленности, руды – железнодорожным. За 2015–2017 гг. только с месторождений Сибири в КНР с учетом Гонконга, без учета Китайской Республики (о. Тайвань), отправилось более 53 млн т каменного угля, отчего Китай занимает второе после Республики Корея место в структуре экспорта сибирских углей за 3 года. Аналогичная ситуация сложилась и в структуре экспорта дальневосточных углей, причем КНР здесь также располагается на втором месте после Республики Корея [12]. Возможное увеличение пропускной способности Транссибирской магистрали и строительства новых транспортных коридоров при сохранении современных тенденций скажется и на еще большем росте вырубки (в том числе нелегальном) и вывоза леса, угля и необработанной руды из Сибири и усилит ее экспортно-сырьевую специализацию, пагубно сказывающуюся на социально-экономическом и экологическом состоянии региона. В связи с этим представляется очевидным, что строительство транспортных коридоров для Сибири бессмысленно без создания реальных промышленных производств на территории самой Сибири. А учитывая, что средняя окупаемость предприятий, занимающихся логистикой и таможенным оформлением лесоматериалов в Китай, составляет от 2 месяцев до года [13], число таких предприятий только увеличится, если искусственно не ограничить вывоз леса на законодательном уровне.

Таким образом, становится очевидно, что без развития реальных производственных мощностей на территории Сибири, которые могли бы производить товары с высокой степенью переработки, востребованные на китайском рынке, проект ЭПШП принесет лишь вред и закрепит сырьевую направленность хозяйства Сибири. Но здесь возникает вопрос – а в чем нуждается тогда китайская экономика, что могло быть произведено в Сибири? Для ответа на этот вопрос мы должны четко понимать систему экономических взаимоотношений в Китае и проанализировать экономическое пространство Китая, особенно в увязке с приграничными регионами [14]. И хотя этот вопрос освещается в ряде публикаций (новейший подробный обзор работ по изучению экономической географии Китая подготовлен А. А. Аргирречу и К. В. Мироненко [15]), вопрос о взаимовыгодном взаимодействии и интеграции между российскими и китайскими регионами все еще стоит довольно остро [16].

Идентификация образа Сибири и желаемых путей развития с точки зрения Китая

20–26 августа 2018 г. в Иркутске проходила конференция «Экономический коридор "Китай – Монголия – Россия": географические и экологические факторы и возможности территориального развития», в работе которой принимала участие обширная делегация из Китая в составе 30 человек, среди которых были как ведущие ученые, такие как заместитель директора Института географии и природных ресурсов Академии наук Китая Дун Соу Чен, так и студенты, и аспиранты из Китая [17]. Среди членов делегации был проведен пилотный письменный опрос, касающийся проблем взаимодействия китайских и российских регионов. И хотя данная выборка очень мала для полноценного социологического исследования, в опросе приняли участие наиболее информированные представители Китая, и предварительные выводы и закономерности можно построить уже сейчас. Впоследствии предполагается расширить это исследование на территорию Китая и провести его среди представителей науки, образования и бизнеса, государственных служащих и журналистов, занимающихся международным обозрением.

Кратко приведем некоторые итоги данного опроса. Китайское общество в целом воспринимает Сибирь как слаборазвитый регион. Сначала предполагалось оценить, верны или ложны представленные суждения о Сибири. Суждения выбирались таким образом, чтобы зафиксировать

[4] Составлена автором по данным статистики Сибирского таможенного управления. Режим доступа: http://stu.customs.ru/statistic (дата обращения: 10.11.2019).

DOI: 10.21603/2500-3372-2019-4-4-432-440

некоторый обобщенный образ, подобно заголовкам материалов СМИ. Предполагалось доказать или опровергнуть субъективное мнение россиян о том, что Сибирь представляет для Китая лишь ресурсную кладовую для его экономики (табл. 2).

Это говорит о том, что китайцы не воспринимают нас как научно-развитый регион, а по остальным пунктам скорее согласны, причем наибольшее согласие возникает с образом слаборазвитой и малозаселенной территории. Неожиданным результатом стал высокий разброс по суждению «милитаризованная зона с высокой концентрацией оборонной промышленности и военных баз», который связан, возможно, с малым освещением этой темы в Китае. Но в целом рабочая гипотеза не подтвердилась, хотя первый вариант ответа набрал наибольшее количество голосов.

Из этого вопроса вытекали последующие: «Какого, по вашему мнению, вектора развития приоритетно придерживаться Сибири для взаимовыгодного сотрудничества с Китаем?» (несколько вариантов), что показывает, что ожидает китайское общество от будущего развития Сибири (табл. 3). В качестве вариантов были использованы векторы, выделенные нами по результатам анализа существующих концепций развития и позиционирования Сибири [18].

Показательно, что китайские коллеги не побоялись высказать мнение, что от Сибири не ждут промышленного рывка, скорее, она должна продолжать поставлять ресурсы и обеспечивать турпоток для сотрудничества с Китаем, а в некоторых анкетах было отмечено даже «сжатие пространства».

Далее был введен уточняющий и в то же время формирующий вопрос с целью дать понять респондентам, какого вектора хочет придерживаться сама Сибирь с намеренно непропорциональными вариантами ответов: «Какая продукция востребована на китайском рынке, в которой нуждается китайская экономика, которая могла бы производиться в Сибири?». В табл. 4 отмечены 10 выбранных вариантов. Варианты, не набравшие ни одного голоса: продукция электротехнической промышленности и комплектующие для нее; продукция широкого потребления (одежда, обувь, хозяйственные товары); продукты интеллектуальной деятельности (компьютерные программы, патенты); хозяйственные удобрения, сельскохозяйственное машиностроение и технологии увеличения урожайности; продукция станкостроения и средства производства (станки, конвейеры, краны, котлы, гидравлика, насосы и пр.); фармацевтика, медицинская техника, оборудование и технологии здравоохранения; нефтехимия, химия и пластмассы; продукция ядерной промышленности (генераторы, ядерное топливо и т. д.); транспортное машиностроение (автомобили, суда, ж/д подвижной состав, в т. ч. высокоскоростной); высокоточное оборудование (лабораторное научное оборудование, фотоэлементы, оптика, лазерные технологии).

Табл. 2. Верность суждений о Сибири по результатам авторского опроса
Tab. 2. Accuracy of the image of Siberia: results of the questionnaire

Утверждение	%
Богатая природными ресурсами кладовая, которые поставляются напрямую без обработки на мировой рынок	34
Слабо развитая и слабозаселенная территория, осваиваемая вахтовым методом	19
Индустриально развитый регион с крупной металлургической промышленностью	14
Милитаризованная зона с большой концентрацией производств оборонной промышленности и военных баз	14
Сельскохозяйственная глубинка, вырабатывающая продукцию для собственного рынка	14
Научный центр с инновационной экономикой и комплексом наукоемких предприятий	5

Табл. 3. Приоритетные векторы развития Сибири для взаимовыгодного сотрудничества с Китаем, по мнению китайской делигации
Tab. 3. Responses to the question "What are the potential vectors of development of Siberia for its mutual beneficial cooperation with China?"

Вектор	%
Туристский вектор	32
Экспорт ресурсов	27
Транспортный коридор	27
Производственный путь	9
Сжатие пространства	5

Табл. 4. Востребованная продукция на китайском рынке, в которой нуждается китайская экономика, которая могла бы производиться в Сибири
Tab. 4. Responses to the question "What products demanded in China can be produced in Siberia?"

Продукция	%
Первичное сырье (руда, уголь, лес)	22
Продукция черной и цветной металлургии	15
Электроэнергия	15
Чистая вода	11
Продукты питания и сырье для них	11
Авиационные детали, двигатели	7
Целлюлоза, бумага и продукция лесохимии	7
Очистные сооружения и зелёные технологии	4
Инновационные материалы и приборы	4
Ничего, китайская экономика самодостаточна	4

DOI: 10.21603/2500-3372-2019-4-4-432-440

Эти результаты отчетливо говорят об ожиданиях китайцев от развития Сибири: первичное сырье, электроэнергия, продукция черной металлургии, что не соответствует желаемой роли Сибири в мировой экономике с российской стороны, определенной в Стратегии социально-экономического развития до 2020 г. На волне недавнего прецедента с заводом ООО «Аквасиб» по розливу воды в с. Култуке на берегу Байкала примечательно, что вариант «чистая вода» набрал 11 %[5]. Несколько неожиданным является наличие 11 % голосов у варианта «продукты питания», поскольку эта группа товаров производится для потребления на внутреннем рынке и не входит в лидеры экспортных потоков в Китай, и это как раз показывает нереализованный потенциал сотрудничества сибирских регионов с Китаем. Среди продукции высокой степени обработки лидирует авиационная промышленность, и в этом направлении следует усилить экономическое взаимодействие. К тому же формированию авиастроительной специализации Сибири есть все предпосылки – избыточное количество производимого алюминия наиболее ценных марок на заводах Красноярского края, Иркутской области и Хакасии, избыточное количество электроэнергии, большие трудовые резервы городов Сибири.

Перспективы развития российско-китайского сотрудничества в Сибири

Какими методами развивать производственные предприятия? Сейчас реализуется политика поддержки территориальных центров (особые экономические зоны, территории опережающего развития и т. д.) или отдельных проектов, в результате реализации которых предполагается достижение эффекта пространственной диффузии экономического развития в будущем. Однако, как доказано И. А. Децом, этой диффузии не происходит, и финансирование центров все больше выкачивает демографические и экономические ресурсы из малых городов областей в пользу установленных «точек роста», отчего растет уровень внутрирегиональной дифференциации и происходит деградация социального обеспечения населения на местах [19]. Очевидно, что необходимо создавать условия саморегуляции экономики и запуска производственных процессов естественным, а не искусственным путем, запуска процессов т. н. экономической сукцессии, т. е. процессов саморазвития сообществ. Здесь необходимо отметить концепцию локальной экономики, которая в общем виде заключается в том, что производственные процессы можно и необходимо запускать без участия больших капиталов. Предполагается активизировать инициативность непосредственно сельских жителей и жителей малых городов к созданию мелких производственных предприятий, задействуя ресурсы местного самоуправления и региональной власти. Именно такой тип экономики, согласно Г. В. Тюрину, позволил некоторым странам-«азиатским тиграм» достичь резкого роста благосостояния своих стран [20].

Какие есть возможности для развития локальной экономики? В первую очередь необходима инициативность самих органов местного самоуправления и регионального правительства. Мыслить «большими масштабами» в рамках сёл и малых городов неперспективно, а малые производственные предприятия могут составить основу для их выживания. Многие виды деятельности, такие как пошив одежды, мелкая деревообработка, изготовление деталей, сборка и различные виды кустарного производства, не нуждаются в крупных вложениях и больших рынках, но и ввиду слабой предпринимательской инициативности населения и отсутствия инвестиций эта задача ложится на органы власти. Они наделены возможностью создавать муниципальные унитарные предприятия и сдавать землю в бессрочную аренду, обладают юридической грамотностью, что является проблемой для владельцев действующих кустарных производств. В рамках «сельского протекционизма» созданные таким образом предприятия должны работать во благо самого села, а это значит закрепить регистрацию своего предприятия в селе, а не в оффшорных зонах, поддерживать социальные и спортивные проекты своих территорий, принимать на работу своих односельчан и земляков, а не жителей из Средней Азии. Это обуславливается тем, что такие проекты нужны не столько для прибыли (как в случае с концепцией привлечения инвесторов), а для социальных функций, т. е. обеспечения занятости и благополучия населения. Это, в свою очередь, решает множество других, связанных с безработицей социальных проблем: алкоголизация, сложная социализация людей, семейные проблемы, покупательская способность населения и др. В качестве финансового и политического ресурса и гаранта здесь могут выступать и партии, представителями которых является мэр муниципального образования, потому что успех решения накопленных проблем небольшого поселения может служить положительным примером для дальнейших успехов в электоральном поле на других территориях.

Возможности переработки сырья уже подробно описаны и научно-доказаны в ряде статей, посвященных проекту «Новый Ангарстрой» [21–23], и реализация этого проекта увязана с современными китайскими проектами международной интеграции [13]. Также имеются большие выгоды наличия полусырьевой продукции, вырабатываемой на действующих крупных заводах (алюминиевые чушки и листы, пластмассы, некоторые виды химикатов, целлюлоза), дальнейшая переработка которых становится возможна на небольших по размеру заводах, которые и могут быть локализованы в небольших стагнирующих городках. Это же и является перспективным направлением

[5] Строительство завода по розливу воды в Култуке суд признал незаконным // Regnum. 27.03.2019. Режим доступа: https://regnum.ru/news/society/2599736.html (06.12.2019).

DOI: 10.21603/2500-3372-2019-4-4-432-440

сотрудничества с Китаем, нежели продажа полуфабрикатов и сырья.

Вдобавок к этому в инициативе ЭПШП есть собственный механизм поддержки выгодных Китаю производств – Фонд Шёлкового Пути. Основной задачей деятельности организации объявлены вложения в крупномасштабные проекты в странах, расположенных вдоль ЭПШП и Морского Шелкового пути. По заявлениям руководства фонда, организация будет вкладывать средства лишь в те проекты, которые гарантируют возврат денежных средств в средне- и долгосрочной перспективе [24]. На территории России фонд успел поучаствовать в нескольких проектах. Например, профинансировал приобретение китайской компанией *CNTC* акций *Pirelli*, в результате которой под контроль КНР перешли Кировский и Воронежский шинные заводы, и участвовал в российском проекте «Ямал СПГ», скупив часть акций у «НОВАТЭК» В 2017 г. была куплена 10 % доля акций крупнейшего в России нефтехимического холдинга «Сибур» [24]. Основными инвесторами фонда являются крупнейшие компании КНР. Приоритетные сферы инвестирования – ядерная энергетика и медицина, добыча полезных ископаемых, металлов, сырья, инфраструктура и логистика [25]. Китайские компании готовы вкладывать инвестиции не только в добывающие предприятия, но и в сферу переработки, что доказывает сотрудничество Иркутской нефтяной компании с китайскими инвесторами[6]. Кроме того, в рамках «Одного пояса и одного пути» в 2017 г. был учрежден Российско-Китайский инвестиционный фонд регионального развития с капиталом в 100 млрд юаней с целью финансирования проектов на территории РФ [26]. В числе поддержанных проектов этого фонда вкупе с Российским фондом прямых инвестиций – создание крупнейшего в России игрока в сфере электронной торговли в рамках партнерства РФПИ, Alibaba Group, Mail.ru Group и Мегафона, создание Российско-Китайского научно-технологического инновационного фонда, Российско-Китайских фондов регионального сотрудничества, строительство горно-обогатительного комбината на базе месторождений Кингашское и Верхнекингашское на границе Иркутской области и Красноярского края[7].

Разработка перспективных месторождений полезных ископаемых в Сибири и крупных перерабатывающих предприятий, таким образом, может быть эффективно решена за счет упомянутых финансовых операторов, т. к. они не являются быстроокупаемыми и подходят под цели фонда, но важно удерживаться от экспорта необработанного сырья напрямую в Китай, а перерабатывать на местах. Большую роль в этих процессах играет желание местных добывающих и обрабатывающих компаний к сотрудничеству с потенциальными китайскими инвесторами, но и необходимо понимать, что посредством Фонда Китай продвигает интересы своих компаний, а не преследует целей развития сопредельных территорий. Необходимо удерживаться от полных продаж иностранным инвесторам предприятий и прав на разработку месторождений, чтобы избежать попадания региональной экономики в зависимость от иностранных капиталов, что негативно сказывается на экономическом развитии периферийных территориий.

Выводы

Китайская концепция ЭПШП несет в себе как положительные, так и отрицательные черты. При сохранении современной структуры хозяйства Сибири будет лишь увеличен вывоз природных ресурсов на экспорт, что закрепит за Сибирью роль сырьевого придатка. Однако у Китая есть заинтересованность в развитии Сибири не только по экспортно-сырьевому пути развития, но и производственному. Например, в ходе опроса выявлена заинтересованность, в частности, в развитии авиационной промышленности и некоторых других отраслей промышленного производства. В качестве ресурсов создания таких производств в крупных масштабах могут эффективно выступать фонды прямого инвестирования, созданные при концепции ЭПШП, а на низшем, муниципальном, уровне необходимо запускать процессы экономической сукцессии и развития локальных производительных сил. Одним из перспективных комплексных проектов территориального развития промышленной базы Сибири является проект «Новый Ангарстрой», выгодно вписывающийся в системы взаимовыгодного двустороннего сотрудничества России и Китая в новых реалиях и взаимных национальных интересов.

Литература

1. Лачининский С. С. Некоторые аспекты экономической безопасности Санкт-Петербурга и Ленинградской области в условиях геоэкономической неопределенности // Балтийский регион. 2018. Т. 10. № 3. С. 136–149. DOI: 10.5922/2079-8555-2018-3-8
2. Россия и Китай: четыре века взаимодействия. История, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / под ред. А. В. Лукина. М.: Весь Мир, 2013. 704 с.

[6] ИНК и китайская компания создадут совместное предприятие в сфере газопереработки // IrkutskMedia.ru. 19.07.2018. Режим доступа: https://irkutskmedia.ru/news/713349/?utm_source=rss&utm_medium=news_title&utm_campaign= (дата обращения: 10.11.2019).

[7] РФПИ: Россия и Китай обсуждают 70 проектов на 112 миллиардов долларов // РИА Новости. 26.11.2019. Режим доступа: https://ria.ru/20191126/1561596967.html (дата обращения: 26.11.2019).

DOI: 10.21603/2500-3372-2019-4-4-432-440

3. Дятлов В. И. Экзотизация и «образ врага»: синдром «желтой опасности» в дореволюционной России // Идеи и идеалы. 2014. Т. 1. № 2. С. 23–41.
4. Бергер Я. М. Экономическая стратегия Китая. М.: Форум, 2009. 560 с.
5. Безруков Л. А. Географический смысл создания «Большой Евразии» // География и природные ресурсы. 2018. № 4. С. 5–14.
6. Шупер В. А. Транспортный фактор движения России на восток и формирования Большой Евразии // Региональные исследования. 2018. № 2. С. 131–138.
7. Пирожкова С. В., Задорожнюк И. Е., Лепский В. Е. Перспективные векторы на пространстве Большой Евразии // Вестник Российской академии наук. 2018. Т. 88. № 9. С. 843–847. DOI: 10.31857/S086958730001699-6
8. Вардомский Л. Б. Размышления о Большой Евразии // Мир перемен. 2018. № 3. С. 187–189.
9. Пинюгина Е. В. Россия и формирование евразийских межгосударственных транспортных проектов // Россия и современный мир. 2018. № 1. С. 157–171.
10. Уянаев С. В. Инициатива КНР «Один пояс, один путь»: эволюция, документы, взгляд из России // Новый Шелковый путь и его значение для России / отв. ред. В. Е. Петровский. М.: ДеЛи плюс, 2016. С. 11–37.
11. Батомункуев В. С., Дун С., Лубсанова Н. Б. Исследование возможности строительства высокоскоростной железной дороги Китай – Монголия – Россия и ее воздействия на трансграничную территорию // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. 2017. № 2. С. 35–39. DOI: 10.18101/2304-4446-2017-2-35-39
12. Шерин Е. А. Географические направления и масштабы экспорта сибирских углей // ЭКО. 2018. № 8. С. 148–160.
13. Фартышев А. Н. Иркутская область в концепции «Экономический пояс Шёлкового пути» и проекте «Новый Ангарстрой» // Известия Иркутского государственного университета. Серия: Политология. Религиоведение. 2018. Т. 26. С. 37–45. DOI: 10.26516/2073-3380.2018.26.37
14. Ганзей С. С. Трансграничные геосистемы юга Дальнего Востока России и Северо-востока КНР. Владивосток: Дальнаука, 2004. 230 с.
15. Агирречу А. А., Мироненко К. В. Экономико-географическое изучение Китая в отечественной географической литературе // Известия Русского географического общества. 2019. Т. 151. № 3. С. 73–93. DOI: 10.31857/S0869-6071151373-93
16. Безруков Л. А., Блануца В. И., Никольский А. Ф., Тараканов М. А., Фартышев А. Н., Шерин Е. А. Основные задачи обоснования роли и функций Иркутской области в деле формирования взаимовыгодной интеграции экономик России и Китая // Актуальные проблемы науки Прибайкалья / отв. ред. И. В. Бычков, А. Л. Казаков. Иркутск: Изд-во Ин-та географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, 2017. Вып. 2. С. 26–31.
17. Мядзелец А. В., Владимиров И. Н. Международная географическая конференция «Экономический коридор Китай-Монголия-Россия: географические и экологические факторы и возможности территориального развития» // География и природные ресурсы. 2019. № 1. С. 194–195.
18. Фартышев А. Н. Геополитические и геоэкономические концепции развития и позиционирования Сибири: актуальные направления, оценка выгодности и реализуемости их // Многовекторность в развитии регионов России: ресурсы, стратегии и новые тренды / отв. ред. В. Н. Стрелецкий. М.: ИП Матушкина И. И. 2017. С. 291–301.
19. Дец И. А. Проектный подход в территориальном развитии: Байкальский регион. Новосибирск: Гео, 2018. 139 с. DOI: 10.21782/B978-5-6041445-0-3
20. Тюрин Г. В. Опыт развития Китая с точки зрения локальной экономики // Экономические стратегии. 2016. Т. 18. № 6. С. 76–83.
21. Никольский А. Ф. «Новый Ангарстрой» как ключевой проект будущей индустриализации в России // География и природные ресурсы. 2017. № 4. С. 143–153. DOI: 10.21782/GIPR0206-1619-2017-4(143-153)
22. Никольский А. Ф., Безруков Л. А. Шуплецов А. Ф. «Новый Ангарстрой» как проект несырьевой интеграции экономик России и Китая // Известия Байкальского государственного университета. 2018. Т. 28. № 3. С. 470–480. DOI: 10.17150/2500-2759.2018.28(3).470-480
23. Никольский А. Ф., Шуплецов А. Ф. Маятник XXI века: организация крупнейшего металлургического производства на базе руд Чинейского и Малотагульского месторождений // Известия Байкальского государственного университета. 2018. Т. 28. № 1. С. 44–55. DOI: 10.17150/2500-2759.2018.28(1).44-55
24. У Б. Фонд Шелкового пути: основные направления и результаты деятельности // Экономика и бизнес: теория и практика. 2018. № 5-2. С. 134–142.
25. Савкович Е. В., Маркова Д. С. Инвестиционное сотрудничество России и Китая в рамках инициативы «Один пояс и один путь» // Известия Уральского федерального университета. Серия 3: Общественные науки. 2018. Т. 13. № 2. С. 18–27.

DOI: 10.21603/2500-3372-2019-4-4-432-440

26. Ларин О. Н., Куприяновский В. П. Механизмы инвестиционной поддержки инфраструктурных проектов китайской инициативы «Один пояс, один путь» и технологии цифровой железной дороги // Современные информационные технологии и ИТ-образование. 2017. Т. 13. № 3. С. 167–175.

Interrelations of Siberia and China in the Frameworks of Silk Road Economic Belt*

Arseny N. Fartyshev [a, b, @]

[a] V. B. Sochava Institute of Geography, Siberian branch of the Russian Academy of Science, 1, Ulan-Batorskaya St., Irkutsk, Russia, 664033

[b] Irkutsk State University, 1, Karl Marx St., Irkutsk, Russia, 664003

[@] far-tyshev.an@gmail.com

Received 21.11.2019. Accepted 13.12.2019.

Abstract: The aim of the present research was to define the place of Siberia in the current Chinese concept of the Silk Road Economic Belt. The paper features the current state, potential benefits, and possibilities of integrating Siberia into the concept of the Silk Road Economic Belt. An analysis of the commodity structure of exports to China showed that the increasing capacity of transport routes and new highways will strengthen the export and resource role of Siberia. The process is bound to increase deforestation and the export of raw materials to China, especially in the absence of large-scale investments into industrial production. The authors questioned representatives of the Chinese delegation on the economic image of Siberia in China, the future of the bilateral economic interaction, and the needs of the Chinese economy. The concept of local economy proved beneficial on the municipal scale, while the New Angarstroy project will develop production enterprises in Siberia on the national scale, which will meet domestic demand and boost export to China. The Silk Road Fund, established within the Silk Road Economic Belt, and the Russian-Chinese Regional Development Investment Fund can be effectively used as material and financial resources for the economic development of Siberia. They can provide investment in infrastructure and enterprises that will be repaid in the medium and long term.

Keywords: transport corridor, economic development of Siberia, the Silk Road Fund, regional development, geoeconomics, Russian-Chinese relations

For citation: Fartyshev A. N. Interrelations of Siberia and China in the Frameworks of Silk Road Economic Belt. *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriia: Politicheskie, sotsiologicheskie i ekonomicheskie nauki*, 2019, 4(4): 432–440. (In Russ.) DOI: https://doi.org/10.21603/2500-3372-2019-4-4-432-440

References

1. Lachininskii S. S. Some aspects of economic security of St. Petersburg and the Leningrad region under conditions of geo-economic uncertaint. *Balt. Reg.*, 2018, 10(3), 136–149. (In Russ.) DOI: 10.5922/2079-8555-2018-3-8
2. *Russia and China: four centuries of interrelations. History, modern state, and perspectives of development of Russian-Chinese relations*, ed. Lukin A. V. Moscow: Ves Mir, 2013, 704. (In Russ).
3. Dyatlov V. I. Exotisation and "the enemy image": the syndrome of "yellow peril" in pre-revolutionary Russia. *Idei i idealy,* 2014, 1(2): 23–41. (In Russ).
4. Berger Ya. M. *Economic strategy of China*. Moscow: Forum, 2009, 560. (In Russ).
5. Bezrukov L. A. The geographical implications of the creation of "Greater Eurasia". *Geografiia i prirodnye resursy,* 2018, (4): 5–14. (In Russ).
6. Shuper V. A. Transport factor of Russia's movement to east and formation of the greater Eurasia. *Regionalnye issledovaniya,* 2018, (2): 131–138. (In Russ).
7. Pirozhkova S. V., Zadorozhnyuk I. E., Lepsky V. E. The promising vectors in Greater Eurasia. *Vestnik Rossiskoj akademii nauk*, 2018, 88(9): 843–847. (In Russ). DOI: 10.31857/S086958730001699-6
8. Vardomsky L. B. Reflections about the Greater Eurasia. *Mir peremen,* 2018, (3): 187–189. (In Russ.)

* This work was financially supported by the project of the Russian Foundation for Basic Research and the Government of the Irkutsk Region No. 17-410-380002 "Irkutsk oblast as the site of integration of the economies of Russia and China: the formation of a mutually beneficial division of labor".

DOI: 10.21603/2500-3372-2019-4-4-432-440

9. Piniugina E. V. Russia's role in the formation of the Eurasian interstate transport projects. *Rossiya i sovremennyj mir,* 2018, (1): 157–171. (In Russ).
10. Uyanaev S. V. The PRC's "One belt, one road" initiative: evolution, documents and view from Russia. *The New Silk Road and its significance for Russia,* ed. Petrovsky V. E. Moscow: DeLi plius, 2016, 11–37. (In Russ).
11. Batomunkuev V. S., Dong S., Lubsanova N. B. Investigation of the possibility for constructing China-Mongolia-Russia high-speed railway and its impact on the transboundary territory. *BSU bulletin. Economics and management*, 2017, (2): 35–39. (In Russ.) DOI: 10.18101/2304-4446-2017-2-35-39
12. Sherin E. A. Geographical destinations and scale of the Siberian coals export. *ECO*, 2018, (8): 148–160. (In Russ.)
13. Fartyshev A. N. Irkutsk region in the conception "Silk Road" Economic Belt. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series Political Science and Religion Studies*, 2018, 26: 37–45. (In Russ). DOI: 10.26516/2073-3380.2018.26.37
14. Ganzey S. S. *Transborder geosystems of South of Far East and the Northeast of China.* Vlasovostok: Dalnauka, 2004, 230. (In Russ).
15. Aguirrechu A. A., Mironenko K. V. Economic-geographical study of China in domestic geographical literature. *Izvestiya Russkogo geograficheskogo obschestva*, 2019, 151(3): 73–93. (In Russ). DOI: 10.31857/S0869-6071151373-93
16. Bezrukov L. A., Blanutsa V. I., Nikolsky A. F., Tarakanov M. A., Fartyshev A. N., Sherin E. A. The main tasks of justification of roles and functions of Irkutsk region in the deal of formation benefitial integration of Chinese and Russian economies. *Relevant issues of the science of Baikal*, eds. Bychkov I. V., Kazakov A. L. Irkutsk: Izd-vo In-ta geografii im. V. B. Sochavy SO RAN, 2017, iss. 2, 26–31. (In Russ).
17. Myadzelets A. V., Vladimirov I. N. International geographical conference "Economic corridor "China-Mongolia-Russia" geographical and ecological factors and possibilities of spatial development". *Geografiia i prirodnye resursy*, 2019, (1): 194–195. (In Russ.)
18. Fartyshev A. N. Geopolitical and geoeconomical concepts of development and positioning of Siberia: actual vectors and implementation assessment. *Multivectorness in the development of Russian regions: resources, strategies, and new trends*, ed. Streletsky V. N. Moscow: IP Matushkina I. I., 2017, 291–301. (In Russ.)
19. Dets I. A. *Project approach in spatial development: Baikal region.* Novosibirsk: Geo, 2018, 139. (In Russ). DOI: 10.21782/B978-5-6041445-0-3
20. Tyurin G. V. Experience of development of China from the point of view of local economy. *Economic Strategies*, 2016, 18(6): 76–83 (In Russ).
21. Nikolsky A. F. "Novyi Angarstroi" as the key project of future industrialization in Russia. *Geografiia i prirodnye resursy,* 2017, (4): 143–153. (In Russ). DOI: 10.21782/GIPR0206-1619-2017-4(143-153)
22. Nikolsky A. F., Bezrukov L. A., Shupletsov A. F. "Novyi Angarstroi" as a project of non-raw materials integration of economies of Russia and China. *Izvestiya Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta,* 2018, 28(3): 470–480. (In Russ.) DOI: 10.17150/2500-2759.2018.28(3).470-480
23. Nikolsky A. F. Shupletsov A. F. The XXI century balance wheel: organization of the largest metallurgical production based on ores of the Chiney and Malotagul deposits. *Izvestiya Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta,* 2018, 28(1): 44–55. (In Russ.) DOI: 10.17150/2500-2759.2018.28(1).44-55
24. Wu B. Silk Road fund: main direction and results of activity. *Economy and business: theory and practice*, 2018, (5-2): 134–142. (In Russ.)
25. Savkovich Y. V., Markova D. S. Chinese-Russian investment cooperation within "One Belt and One Road" initiative. *Izvestiia Ural federal university. Series 3. Social and political sciences*, 2018, 13(2): 18–27. (In Russ.)
26. Larin O. N., Kupriyanovsky V. P. On mechanisms of investment supports of infrastructure projects of the Chineese initiative "One belt, one way" and digital railway technologies. *Sovremennye informacionnye tekhnologii i IT-obrazovanie*, 2017, 13(3): 167–175. (In Russ.)