

Для цитирования: Чан Янь (Chang Yan). Влияние экономического проекта «Великий шелковый путь» на развитие восточных территорий России и Китая // Социум и власть. 2018. № 4 (72). С. 53—60.

УДК 341.221.27 (571.6 + 511)

ВЛИЯНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОЕКТА «ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» НА РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ РОССИИ И КИТАЯ

Чан Янь (Chang Yan),

Хэйлунцзянский университет,
Центр изучения России,
кандидат политических наук,
научный сотрудник.
Китайская Народная Республика,
150000, г. Харбин, ул. Сюефу, д. 74.
E-mail: changyan-2000@163.com

Аннотация

В данной статье автор представляет стратегию развития «Один пояс, один путь», которая в качестве единой государственной стратегии КНР предлагается на протяжении последних пяти лет. На практике теория данного проекта по объему и внутреннему содержанию непрерывно расширяется. В статье отмечается, что не только Китай нуждается в данной экономической инициативе, но и всему миру необходима более широкая экономическая платформа, предоставляемая Китаем. Россия в качестве стратегически важной примыкающей территории прошла линию от пассивного принятия до активного участия. Эффективное взаимодействие с Евразийским экономическим союзом постепенно снизило обеспокоенность России. В частности, Китайский «Экономический пояс Шелкового пути» совпадает со стратегией России в отношении развития Дальнего Востока. Необходимо совместное сотрудничество по развитию экономического пояса «Великого Шелкового пути» и Восточной России. Китаю необходимо поднимать северо-восточные районы, России — развивать Дальний Восток. Инициативы «Один пояс, один путь», сухопутный и морской Шелковый путь провинции Хэйлунцзян предоставляют России солидные финансовые гарантии для ускорения развития восточного региона, ускоряют осуществление стратегии развития Дальнего Востока. Китай имеет большие возможности для сотрудничества с Россией в ресурсном секторе. Благодаря данной экономической инициативе устанавливается статус и роль Китая и России в межрегиональном сотрудничестве на площадках Северо-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона. Автор предполагает, что стратегическая и успешная интеграция может своевременно устранять связанные с этим национальные проблемы, создавать единое стратегическое пространство и стремиться к достижению совместных целей развития, тем самым осуществлять стратегию обоюдного выигрыша.

Ключевые понятия:

Концепция развития «Один пояс, один путь»,
«Экономический пояс Шелкового пути»,
«Морской Шелковый путь XXI века»,
Дальний Восток,
российско-китайское межрегиональное
сотрудничество,
взаимодействие.

Введение

Российско-китайское региональное сотрудничество играет активную роль в строительстве экономического пояса «Великого шелкового пути», предоставляет альтернативы и вносит предложения.

«Один пояс, один путь» — это инициатива, состоящая из «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века», предложенного председателем Си Цзиньпином в 2013 г., также она стала одной из трех основных стратегий развития страны. С китайской стороны цель данного экономического проекта заключается в том, что, опираясь на экономические коридоры, посредством коммуникации осуществить прорыв основных инфраструктурных объектов, с помощью строительства финансовых платформ как инструмента гуманитарного обмена в качестве связующего звена положить начало осуществлению Азиатского взаимного доступа. Посредством политической координации, коммуникации, беспрепятственной торговли, передвижения капитала и связи между народами, которые являются пятью основными целями укрепления сотрудничества в рамках экономической стратегии, идти вперед нога в ногу, активировать региональную экономику и точки экономического роста, сформировать общее экономическое пространство в Евразии [6, с. 43].

Не только Китай нуждается в инициативе «Один пояс, один путь», но и всему миру необходима более широкая платформа, предоставляемая Китаем, разделение десятилетиями накопленных экономических дивидендов между всеми без исключения.

Основная часть

Российский Дальний Восток и Северо-Восточный Китай являются главными при соприкосновении Евразийского экономического союза и инициативы «Один пояс, один путь». На основании сопряжения двух стратегий это будет способствовать развитию Восточной части России и строительству сухопутного и морского экономического пояса Великого Шелкового пути в провинции Хэйлунцзян в восточной части экономического коридора Китай — Монголия — Россия, а также способствовать взаимодействию и сотрудничеству по стратегическому развитию Северо-Востока Китая.

«Восточный сухопутный и морской Шелковый путь» является стратегией развития, которая была разработана провинцией Хэйлуцзян, важной частью стратегической концепции «Один пояс, один путь». Экономический пояс был включен в национальный план и стал важной составляющей частью экономического коридора, который пересекает восток и запад, соединяет север и юг. Экономический пояс основывается на Маньчжурской железной дороге, Даляне, Тунцзянской железной дороге, трех железнодорожных линиях вдоль пограничной железнодорожной магистрали Хэйлуцзяна и российской Транссибирской магистрали. Экономический пояс объединяет наземные и морские стратегические превосходства Шелкового пути и последовательно осуществляет инициативу «Один пояс, один путь», в большей степени раскрывает исторические возможности развития провинции Хэйлуцзян. Как северная приграничная провинция, провинция Хэйлуцзян не имеет собственного морского порта. Тогда каким образом выход в море сделать ключевым пунктом? Существует логистический коридор сухопутного и морского транспорта из Харбина через реку Суйфэньхэ в российские порты Дальнего Востока, такие как порт Владивосток, порт Находка и порт Восточный, через которые имеется прямой выход в Японию, Южную Корею, США и в порты южного Китая. В частности, принятие Путиным решения об открытии Владивостока как свободного порта в 2015 г. положило начало логистическому каналу, что позволило восточной части сухопутного и морского Шелкового пути напрямую проходить через свободный порт Владивосток, предоставляя выход к морю для провинции Хэйлуцзян.

В рамках данной экономической стратегии, реализуемой совместно Китаем и Россией, Дальний Восток рассматривается как важнейшая часть данной идеи комплексного развития данного экономического проекта, что, в свою очередь, будет содействовать осуществлению проекта развития Дальнего Востока России, а также модификации и реконструкции устаревшей промышленной базы на Севере Китая. По мере обнародования указа о «Законе о свободном порте» и создания территорий опережающего социально-экономического развития, а в особенности осуществления стратегий «Один пояс, один путь» и «Возрождение

Северо-Востока Китая», еще более усилился интерес к развитию Дальнего Востока. В настоящее время основное внимание направлено на развитие и модернизацию проходной способности транспортно-логистической системы в приграничных районах России, увеличение объема экспортных товаров в Европу, усиленное развитие строительства объектов инфраструктуры; можно сказать, что российский Дальний Восток не может развиваться без участия Китая. По отношению к Китаю можно сказать, что воплощение в жизнь стратегии «Один пояс, один путь» может осуществиться только при участии Сибири и Дальнего Востока России во главе с Евразийским экономическим союзом [7].

Совместные действия по развитию Дальнего Востока России и экономического проекта «Один пояс, один путь» представлены взаимодействием и сотрудничеством Восточной части сухопутного и морского Шелкового пути и развитием Дальневосточных регионов России, которые ускоряют осуществление стратегии развития Дальнего Востока России.

Российские эксперты в целом считают, что при нынешней экономической ситуации использование Китая для ускорения развития Дальнего Востока является важным прорывом для экономического развития России. Общая цель России — добиться к 2025 г. увеличения среднего темпа роста ВВП на 0,5 процентных пункта выше, чем в целом по стране и достичь уровня одновременного развития с Европой. Однако при реальном давлении Россия должна использовать стратегию «Один пояс, один путь» для районов, прилегающих к Дальнему Востоку России. Провинция Хэйлуцзян является одним из ключевых пунктов для Дальнего Востока России, создание Восточного сухопутного и морского Шелкового пути приведет в движение экономику провинции Хэйлуцзян и Дальнего Востока, предоставит России солидные финансовые гарантии для ускорения развития восточного региона.

Российские ученые считают, что разработка эффективного механизма привлечения китайских инвестиций для участия России в данном экономическом проекте позволит России заполнить огромный разрыв в финансировании между государственным финансовым бюджетом в 5000 трлн р. и 11,4 трлн р., необходимых для поддержания быстрого развития. Андреем Островским, директором Дальневосточно-

го института РАН, считает, что для развития китайско-российских отношений необходимо увеличить взаимные инвестиции в экономическую сферу. В настоящее время существует три части для инвестиций Китая на Дальний Восток России: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, фонд Шелкового пути, предприятия и отдельные лица.

Развитие российского Дальнего Востока требует огромных средств. К концу 2016 г. на Дальнем Востоке проходило предварительное обсуждение осуществления порядка 470 проектов. Существовало 24 предприятия с общим объемом инвестиций 12,5 млрд р. В 2017—2018 гг. планируется создать 165 компаний. Хотя на Дальнем Востоке создан фонд развития, но его все еще недостаточно. Китайский экономический проект предоставляет большой объем средств для стран-участниц. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и фонд Шелкового пути предоставляют источник финансирования для развития Дальнего Востока. Российская Федерация и региональные правительства также приняли меры по поддержке иностранных инвестиций и постепенному улучшению инвестиционной среды на Дальнем Востоке. Все больше китайских инвесторов участвуют в проектах на Дальнем Востоке. В настоящее время на территории Дальнего Востока России реализуется 23 китайских инвестиционных проекта с общим объемом инвестиций около 3 млрд долл. США, что составляет примерно одну четвертую часть иностранных инвестиций на Дальнем Востоке. Проекты включают в себя энергетику, сельское хозяйство, транспорт и логистику, а также инфраструктуру [5].

В последние годы частные инвестиции на Дальний Восток постоянно увеличивались. В области строительства автор исследовал строительные компании г. Владивостока и пришел к выводу, что в настоящее время в российской строительной индустрии постепенно наступает потепление, инвестиции продолжают расти, спрос на жилье непрерывно увеличивается, в то время как происходит рост иностранных инвестиций. Число россиян, инвестирующих в недвижимость для выхода на пенсию в Китае, также растет, особенно в приграничных районах г. Суйфэньхэ и г. Хэйхэ. Кроме того, люди также инвестируют в

сельское хозяйство, производство и переработку.

Для ускорения строительства инфраструктуры в Дальневосточных регионах в рамках данного экономического проекта китайские партнеры предоставляют России выгодные гарантии, поскольку слабая инфраструктурная база на Дальнем Востоке России всегда являлась ограничивающим фактором ее развития. И важнейшей целью участия России в экономическом проекте является развитие инфраструктуры на Дальнем Востоке. Для этого Россия к 2030 г. специально разработала стратегию развития транспортных коммуникаций, в основном направленную на создание эффективной транспортной и логистической инфраструктуры, включая строительство транспортных терминалов. Фактическое внедрение этих инфраструктурных сооружений также будет испытывать трудности без участия китайских инвестиций. В связи с этим заинтересованные коммерческие банки Китая и Департамент развития Дальнего Востока России подписали соглашение о сотрудничестве для последующего финансирования на сумму 5 млрд долл., а также договор займа на сумму 10 млрд юаней с Внешэкономбанком России. В 2016 г. Россия обратилась в Азиатский банк инфраструктурных инвестиций за 9 млрд долл. США на строительство инфраструктуры и разработку источников энергии на Дальнем Востоке. В настоящее время первый российско-китайский железнодорожный мост через пограничную реку провинции Хэйлуцзян, мост Тунцзян-Нинское, завершен в 2017 г. Приморский край также активно развивает и строит два коридора, связывающих Азию и Европу, МТК «Приморье-1», который начинается от порта Находки до провинции Хэйлуцзян и МТК «Приморье-2» от порта Зарубино до провинции Цзилинь. По предварительным оценкам, даже примерные расчеты показывают, что, если 2 % объема импорта стран АТР будет экспортироваться с Дальнего Востока — это минимум удвоение ВРП [5].

В последние годы развитие Дальнего Востока вошло в существенный этап реализации, что также обусловило условия участия Дальнего Востока России в инициативе «Один пояс, один путь». Строительство свободного порта и развитие территорий опережающего социально-экономического развития объективно улучшили транспортную инфраструктуру и выступили

стимулом реализации Восточного сухопутного и морского Шелкового пути Китая.

Развитие Восточной части России обеспечило крупный транспортный канал для реализации данного проекта. Прежде всего создана транзитная дорога для железнодорожных перевозок между Китаем и Россией.

Дальневосточный регион России является важной частью железнодорожного транспортного коридора (Суйфэньхэ — Маньчжурия — Россия — Европа). Эта дорога в будущем будет частью Транссибирской магистрали, Байкало-Амурской магистрали и будет иметь выходы для транспортировки грузов на побережье Балтийского моря, порта Гамбурга и порта Роттердам. Вдоль транспортного коридора будет возможность не только перевозить грузы из Северо-Восточного Китая, но и перевозить грузы из дельты реки Янцзы, Чжуцзян, г. Пекин, г. Тяньцзинь и провинции Хэбэй, а также товаров из Восточной России и Сибири. Эти транспортные коридоры значительно сократят транспортные расходы и время транспортировки грузов, что имеет преимущество перед морскими перевозками. Можно сказать, что инициатива «Один пояс, один путь» активно поддерживает создание нового крупномасштабного международного рынка контейнерных логистических услуг и объективно способствует развитию современных логистических предприятий Китая и России. Что касается пассажирского транспорта, то автор предполагает, что после того, как г. Харбин войдет в транспортную сеть г. Суйфэньхэ, будет ускорено сотрудничество с Россией в части строительства высокоскоростной дороги из г. Суйфэньхэ, КНР до г. Владивосток, Россия. Вследствие чего будет сокращено время пассажирских перевозок, произойдет увеличение туристического потока, что будет содействовать развитию туризма на Дальнем Востоке России и Северо-Востоке Китая.

Не так давно российское правительство одобрило концепцию развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» между портами Дальнего Востока России и северо-восточными провинциями Китая. Один коридор идет от провинции Хэйлунцзян до порта Находка, другой, соответственно, от провинции Цзилинь до порта Зарубино. Оба транспортных коридора будут проходить через Свободный порт Владивосток, где может быть организован 24-часовой

коридор упрощенного таможенного оформления. Смешанный вид транспортировки может осуществляться из всех провинций Китая и всех регионов России, что более удобно, эффективно и безопасно. По оценке экспертов, транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» сэкономят почти 1 млрд долл. США для китайских грузоотправителей каждый год за счет сокращения расстояния и, соответственно, снижения транспортных расходов и экономии времени.

Согласно анализу, ускорение строительства ряда трансграничных коридоров на Северо-Востоке Китая и на Дальнем Востоке России открыло доступ к транспортному сообщению, что значительно сократило время и протяженность транспортировки грузов. Это дало возможность выхода к морю провинции Хэйлунцзян, что создало максимально благоприятные условия для модификации и оживления экономики на Северо-Востоке Китая [5].

Развитие Дальневосточных регионов России в отношении реализации инициативы «Один пояс, один путь» и Восточного сухопутного и морского Шелкового пути Китая предоставляет достаточные гарантии защиты энергетических ресурсов.

Дальний Восток России содержит почти все ресурсы, необходимые для экономического развития, и в основном они экспортируются в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, включая Китай. Объекты основной инфраструктуры включают в себя общественную инфраструктуру, центральные тепловые электростанции, гидроэлектростанции, ветряные электростанции, линии электропередач и приливные электростанции. России необходимо сотрудничать с Китаем в этих областях или же проводить совместные исследования. Многие из этих проектов могут быть связаны с программой возрождения Северо-Востока Китая.

Будучи страной с дефицитом ресурсов, Китай имеет большие возможности для сотрудничества с Россией в ресурсном секторе. В частности, провинция Хэйлунцзян — крупная энергетическая провинция, однако после многих лет разработки ее преимущество в энергоресурсах исчезло. Выступая в роли приграничной провинции с геополитическим преимуществом, потребность в энергии из России постоянно увеличивается. Сотрудничество в области энергетики по-прежнему остается одним из основных направлений деятельности

Северо-Востока Китая и Дальнего Востока России в будущем. Одновременно с этим необходимо отметить, что простое энергетическое сотрудничество заставило российское правительство насторожиться, в особенности стать зависимой страной от энергоресурсов Китая. Ввиду этого, в будущем совместно с энергетическим сотрудничеством провинции Хэйлунцзян необходимо выделить другие области для совместной работы, в особенности использовать преимущества достаточно низких локальных цен на энергоресурсы. Производство некоторых видов продуктов с высокой добавленной стоимостью в будущем принесет прибыль России и устранил беспокойство, так же как и транспортировка переработанной продукции внутри страны, несомненно, считается обоюдовыгодным делом и взаимовыгодным видом сотрудничества.

Развитие Дальневосточных регионов России представляет собой технологическую инновационную платформу для реализации программы «Один пояс, один путь» и Восточного сухопутного и морского Шелкового пути Китая.

На заседании Российского научно-образовательного комитета в 2016 г. В. В. Путин сказал, что российский Дальний Восток должен сначала создать прочную техническую основу, опираться на технологическую платформу для обеспечения экономического развития и конкурентоспособности предприятий, а также вывести медицину и сельское хозяйство на новый уровень. Министр промышленности и торговли России Д. Мантуров сказал, что в настоящее время в России построено 75 промышленных парков, 90 находятся в стадии строительства, а 104 находятся на стадии планирования. Технологические инновации также являются одним из важных направлений развития Дальнего Востока России. Дальний Восток России имеет прочную научно-исследовательскую и инновационную базу. Передовые технологии в области аэрокосмической промышленности, новых материалов, сельскохозяйственной техники и ядерной энергетики могут обеспечить технологическую инновационную платформу. Предполагается стимулирование строительства высокотехнологичных промышленных парков для российско-китайского сотрудничества и создание сервисной площадки для коммуникации с Россией на основе созданной платформы,

что выступит стимулом для привлечения отечественных и зарубежных выдающихся предприятий и последующего размещения в парке.

Автор считает, что устаревшая промышленная база на Северо-Востоке Китая стоит перед тяжелым вопросом структурной перестройки экономики. Использование в полной мере технологического потенциала Дальнего Востока России создаст инновационную платформу для сотрудничества, исследуя прорывы в региональном сотрудничестве между Дальним Востоком России и Северо-Востоком Китая, направляя промышленное сотрудничество посредством инноваций и кооперации, расширяя торгово-экономическое сотрудничество и обоюдное переуплотнение производств. Планирование всесторонней инновационной стратегии экономического развития экономики российских и китайских регионов формирует новую модель российско-китайского межрегионального сотрудничества — модель развития, сочетающую инновации и техническую модернизацию. В то же время внедрение передовых технологий в России и поиск новых инвестиционных возможностей, связанных с технологическими инновациями, породили рождение новых отраслей промышленности, завершили экономическую трансформацию и создали уникальный путь инноваций. Разрыв китайско-российского регионального сотрудничества всегда основывался на экономической и торговой ситуации, способствовал высокоуровневому развитию технологических инноваций и модернизации промышленности двух сторон.

Строительство свободного порта в России содействует внедрению инициативы «Один пояс, один путь» и реализации стратегии великого развития Дальнего Востока России.

Самым значительным событием развития Дальнего Востока является создание режима свободного порта и территорий опережающего социально-экономического развития, что определяет уровень участия России и является «локомотивом» для ускорения развития восточной части России. Автор считает, что создание свободного порта несколько не является простым вопросом одного порта, но превращает г. Владивосток в мегаполис, формируя кластерное развитие городов Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая.

«Закон о свободном порте Владивосток» повышает конкурентоспособность участия Дальнего Востока России в инициативе «Один пояс, один путь» и в полной мере сыграет свою важную роль в соединении с транспортными коридорами Европы и Азии.

Строительство «Лунцзянского шелкового пути» и свободного порта в России усилило перепрофилирование производственной структуры в Северо-Восточном Китае и на Востоке России и улучшило процесс внедрения инновационных технологий и капитала в Северо-Восточном Китае и восточной части России. Новый механизм развития Дальнего Востока принесет инвестиции в экономику на сумму более чем 993 млрд р. В стратегических рамках г. Владивостока до 2030 г. насчитывается 83 проекта с общим капиталом 1,2 трлн р., среди них находится строительство бизнес-центра во Владивостоке, строительство морского терминала для оказания туристических услуг на о. Русский и строительство города-спутника в б. Суходол. Указанные проекты принесут огромную прибыль городу и предоставят большое количество возможностей для сотрудничества Северо-Восточным регионам Китая [4, с. 14].

Китайская инициатива трансграничного экономического сотрудничества регионов может оказать положительное влияние на усиление регионального приграничного сотрудничества и предоставить преимущества для создания зоны китайско-российской свободной торговли. Провинция Хэйлуцзянь является зоной свободной торговли между Россией и Китаем, имеет преимущество международной зоны экономического сотрудничества и напрямую выходит на рынок двух стран. Приграничная зона экономического сотрудничества создала хорошую платформу для внедрения экономического проекта «Морского шелкового пути» на рынок Дальнего Востока. Основываясь на географических ограничениях провинции Хэйлуцзянь, строительство свободного порта Владивосток предоставило шанс получить выход к морю. Формат использования данной возможности имеет решающее значение. С одной стороны, имеется возможность экономии на себестоимости транспортных перевозок. С другой стороны, расширение экспорта и внешнеэкономического сотрудничества. Что касается Дальнего Востока России, он может

привлекать инвестиции и развивать промышленные предприятия. В настоящее время в провинции Хэйлуцзянь созданы 16 зон торгово-экономического сотрудничества с Россией для содействия развития международных производственных цепей.

В декабре 2014 г. был принят Федеральный закон «О территориях социального и экономического развития России», который дал жизненные силы для ускоренного развития Дальнего Востока. Главная цель создания территорий опережающего развития — развитие высоких технологий, перерабатывающих предприятий, развитие туризма и портовых перевозок, а также инфраструктурное строительство. Территории опережающего развития на Дальнем Востоке предоставляют целый ряд льготных режимов для налогообложения. С 2016 г. на Дальнем Востоке России утверждено создание 15 территорий опережающего развития. Первый этап инвестиций в ТОР «Надеждинская» в Приморском крае составил 6,73 млрд р. Второй и третий этапы предполагают привлечение частных инвестиций в размере 30 млрд р. и дальнейшее обеспечение до 7 тысяч новых рабочих мест, что принесет более 33,6 млрд р. в бюджет Российской Федерации от налоговых поступлений. В настоящее время группа китайских компаний уже стала резидентами территорий опережающего развития.

Министр развития Дальнего Востока России Александр Галушка заявил, что Россия начала строительство российской части канатной дороги между г. Благовещенском и г. Хэйхэ в декабре 2016 г. Реализация проекта обеспечит необходимую инфраструктурную гарантию для ТОР «Примамурская», в то же время будет способствовать развитию туризма, значительно расширит пропускную способность между двумя странами. После завершения строительства моста между Хэйхэ и Благовещенском будет создана новая международная автомагистраль для реализации прямой транспортной взаимосвязи между двумя городами России и Китая. Ведется строительство международного экономического коридора Китай — Монголия — Россия, а также «Лунцзянского шелкового пути», который является важнейшим трансграничным транспортным коридором.

Заключение

Теоретически в будущем, стратегия развития восточной части России будет

интегрирована в процесс развития экономического пояса Великого шелкового пути, сломав практически не имеющие связи опыт и теорию Великого шелкового пути и восточных районов России. Тесная связь между стратегиями развития сухопутного и морского экономического пояса Великого шелкового пути в провинции Хэйлуцзян и Дальнего Востока России заставляет стратегии развития двух сторон взаимно интегрироваться, тем самым обогащая теории стратегического развития Северо-Востока Китая и Дальнего Востока России. Потенциальное «преимущество отсталости» сотрудничества между наименее развитыми регионами двух стран, вероятно, станет аргументом в пользу развития основных сил экономического развития в Северо-Восточной Азии в целом, наполняя содержанием соответствующую теорию интеграции районов.

С практической точки зрения благодаря строительству экономического пояса Шелкового пути ускоряется реализация стратегии развития восточного региона России, развивается и укрепляется региональное экономическое сотрудничество между Китаем и Россией, что превращает в будущем Дальний Восток России и Северо-Восток Китая в новую базу экономического роста. Более того, расширяется сотрудничество со странами вдоль Шелкового пути, устанавливая статус и роль Китая и России в межрегиональном сотрудничестве на площадках Северо-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона. Стратегия «возрождения Северо-Востока Китая» и развития Дальнего Востока России дополняют друг друга, обе зависят от взаимодополняемости экономики совместного развития, которые являются важной составляющей частью сотрудничества России и Китая. При помощи площадок территорий опережающего развития и законе о свободном порте на Дальнем Востоке России формируется благоприятная база для реализации проектов, разрушаются барьеры для сотрудничества между Китаем и Россией, ускоряется строительство сухопутного и морского экономического пояса Великого шелкового пути в провинции Хэйлуцзян, активно стимулируется развитие экономического коридора Китай — Монголия — Россия, устраняются барьеры для российско-китайского регионального экономического сотрудничества, ведется поиск точек взаимодействия в различных

областях деятельности для достижения всеобъемлющей стратегической модернизации экономического сотрудничества в восточной части России.

1. Галушка А. Триллион — на Восток. Куда направить «восточный вектор» // Российская газета. URL: <http://www.rg.ru/2015/12/29/galushka.html> (дата обращения: 12.04.2018).

2. Иванов В. В., Бочкарева Н. И. Финансирования российских проектов Экономического Пояса Шелкового пути // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 8. С. 38—48.

3. Лабыкин А. Дальнему Востоку прописали экспорт // Форум. Экономика. ExpertOnline. URL: <http://expert.ru/2013/10/24/dalnemu-vostoku-propisali-eksport/> (дата обращения: 11.05.2018).

4. Ли Синь. Интерактивные исследования по строительству экономического пояса Шелкового пути и развитию Восточной России // Форум Северо-Восточной Азии. 2016. № 4. С. 14—15. URL: <http://www.faobserver.com/Newsinfo.aspx?id=11964> (дата обращения: 12.04.2018).

5. Основной смысл взаимодействия. URL: <https://zhidao.baidu.com/question/219650528.html> (дата обращения 18.02.2018).

6. Рамонов М. Ляньюньган и евразийские трансконтинентальные экономические оси // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 2. С. 38—46.

7. Цзин Хэн. Россия хочет использовать Китай для ускорения развития Дальнего Востока: создание зоны развития на Дальнем Востоке. URL: http://www.guancha.cn/Neighbors/2015_04_06_314929.shtml (дата обращения: 11.02.2018).

References

1. Galushka A. (2015) Trillion — na Vostok. Kuda napravit' «vostoch-nyy vektor» // Rossiyskaya gazeta. Available at: <http://www.rg.ru/2015/12/29/galushka.html>, accessed 12.04.2018. [in Rus].

2. Ivanov V.V. (2016) *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik*, no. 8, p. 42 [in Rus].

3. Labykin A. (2013) *Forum. Ekonomika. ExpertOnline*. Available at: <http://expert.ru/2013/10/24/dalnemu-vostoku-propisali-eksport>, accessed 11.05.2018 [in Rus].

4. Li Sin' (2016) *Forum Severo-Vostochnoy Azii*, no. 4. Available at: <http://www.faobserver.com/Newsinfo.aspx?id=11964>, accessed 12.04.2018 [in Chinese].

5. Osnovnoy smysl vzaimodeystviya (2017) Available at: <https://zhidao.baidu.com/question/219650528.html>, accessed 18.02.2018 [in Chinese].

6. Ramonov M. (2015) *Problemy Dal'nego Vostoka*, no. 2, pp. 43 [in Rus].

7. Tszin Khen. (2015) Rossiya khotet ispol'zovat' Kitay dlya uskoreniya razvitiya Dal'nego Vostoka: sozdaniye razvitoy zony razvitiya na Dal'nem Vostoke. Available at: http://www.guancha.cn/Neighbors/2015_04_06_314929.shtml, accessed 11.02.2018 [in Chinese].

For citing: Chang Yan.

Influence of the economic project "The silk Road" on the development of eastern parts of Russia and China // *Socium i vlast'*. 2018. № 4 (72). P. 53—60.

UDC 341.221.27 (571.6 + S11)

INFLUENCE OF THE ECONOMIC PROJECT "THE SILK ROAD" ON THE DEVELOPMENT OF EASTERN PARTS OF RUSSIA AND CHINA

Chang Yan,

Heilongjiang University,
Russia Research Department,
Cand. Sc. (Political Sciences),
People's Republic of China,
150000, Harbin, Xue Fu Street, 74.
E-mail: changyan-2000@163.com

Annotation

In the article the author presents the strategy of development "One Belt and One Road Initiative" which has been suggested as a national strategy of People's Republic of China for the last five years. In practice the theory of the project in volume and inner essence is widening. The author underlines that not only China needs this economic initiative but the whole world needs a wider economic platform which is suggested by China. Russia as a strategically significant adjacent land area has worked its way from the passive acceptance to active participation. Effective coordination with the Eurasian Economic Union has gradually decreased Russia's concern. In particular, Chinese "Silk Road Economic Belt" coincides with Russia's strategy in relation to the Far East development. It is necessary to cooperate on developing "Silk Road Economic Belt" and Eastern Russia. It is necessary for China to reclaim north-eastern territories and for Russia to develop Far East. Initiatives "One Belt and One Road", Land and Maritime Silk Road of the Heilongjiang Province provide for Russia substantial financial assurance to develop the eastern region, hasten the realization of the strategy of Far East development. China has great possibilities for cooperating with Russia in the resource sector.

Due to this economic initiative the status of China and Russia's role in interregional cooperation on the grounds of North-East Asia and Asia-Pacific Region is determined.

The author supposes that strategic and successful integration can overcome national problems, create the integrated strategic area and strive for realizing cooperative development goals and consequently realize the strategy of mutual profit.

Key concepts:

"One Belt and One Road Initiative",
"Silk Road Economic Belt",
"Maritime Silk Road of the XXI century",
Russian-Chinese interregional cooperation,
interrelation.