

УДК 332.143

НОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА РОССИИ И СТРАН АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА В КОНТЕКСТЕ СОВРЕМЕННЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОЕКТОВ  
©2016

**Варкулевич Татьяна Владимировна**, кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедры «Экономика и менеджмент»

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (690014, Россия, Владивосток, улица Гоголя 41, e-mail: [Tatyana.Varkulevich@vvsu.ru](mailto:Tatyana.Varkulevich@vvsu.ru))

**Ван Бин**, заместитель начальника департамента международной и культурной деятельности, старший преподаватель кафедры «Экономика и менеджмент»

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (690014, Россия, Владивосток, улица Гоголя 41, e-mail: [wangbing001@yandex.ru](mailto:wangbing001@yandex.ru))

**Голованова Ксения Евгеньевна**, магистрант 1 курса, кафедра «Экономика и менеджмент»

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (690014, Россия, Владивосток, улица Гоголя 41, e-mail: [Golovanova.ke@yandex.ru](mailto:Golovanova.ke@yandex.ru))

**Аннотация.** Экономика практически всех страны АТР характеризуется сегодня быстрым ростом и интенсивным технологическим развитием, особенно в таких отраслях как промышленность, энергетика и транспортная инфраструктура. Азиатско-Тихоокеанский регион, где переплетаются интересы России, США, Китая, Японии, Индии и ряда других стран является сегодня наиболее важным центром притяжения мировой политики и экономики. Современный этап развития международных экономических и политических отношений России в Азиатско-Тихоокеанском регионе характеризуется укреплением внешнеэкономических связей России, Китая, Индии, Казахстана и других стран Юго-Восточной Азии. Авторы статьи видят в этом неоспоримый стимул развития инновационного, производственного, ресурсного, экономического потенциалов этих стран, и особенно в свете реализации проекта Новый шелковый путь, представляющий собой транспортный, энергетический, торговый коридоры между странами Азии, Россией и Европой. Настоящая статья посвящена перспективам международной экономической интеграции России и стран АТР в контексте реализации важнейших проектов, способных существенно укрепить международное сотрудничество. Важнейшими такими проектами являются «Новый шелковый путь», возрождение которого инициировано лидером КНР Си Цзиньпинем и Свободный порт Владивосток, созданный по инициативе Президента РФ В.В. Путина.

**Ключевые слова:** международное сотрудничество, интеграция, Новый шелковый путь, Свободный порт Владивосток, международный транспортный коридор.

NEW PERSPECTIVES OF THE ECONOMIC PARTNERSHIP IN RUSSIA AND THE ASIA-PACIFIC REGION IN THE CONTEXT OF TEMPORARY INTERNATIONAL PROJECTS

**Varkulevich Tatyana Vladimirovna**, candidate of Economic Sciences, Associate Professor, head of the Department of «Economics and Management»

Vladivostok State University of Economics and Service (690014, Russia, Vladivostok, Gogol Street 41, E-mail: [Tatyana.Varkulevich@vvsu.ru](mailto:Tatyana.Varkulevich@vvsu.ru))

**Wang Bing**, deputy head of the department of international and cultural activities, a senior lecturer of "Economics and Management"

Vladivostok State University of Economics and Service (690014, Russia, Vladivostok, Gogol Street 41, E-mail: [wangbing001@yandex.ru](mailto:wangbing001@yandex.ru))

**Golovanova Kseniya Evgenyevna**, master of 1 course, chair of «Economic and management»

Vladivostok State University of Economics and Service (690014, Russia, Vladivostok, Gogol Street 41, E-mail: [Golovanova.ke@yandex.ru](mailto:Golovanova.ke@yandex.ru))

**Abstract.** The economy of almost all Asia-Pacific countries today is characterized by rapid economic growth and intensive technological development, particularly in industry, energy and transport infrastructure. Asia-Pacific region, where the intertwined interests of Russia, the US, China, Japan, India and other countries is today the most important center of gravity of world politics and economy. The current stage of development of Russia's international economic and political relations in the Asia-Pacific region is characterized by the strengthening of foreign economic ties Russia, China, India, Kazakhstan and other countries in Southeast Asia. The authors see this as an undeniable incentive to the development of innovative, industrial, resource and economic potential of these countries, and particularly in light of the project New Silk Road, which is the transport, energy, trade corridors between Asia, Russia and Europe. This article is devoted to the prospects of the international economic integration of Russia and the Asia-Pacific countries in the context of the implementation of major projects that can strengthen international cooperation is essential. The most important such projects are the "New Silk Road", which initiated the revival of the Chinese leader Xi Jinping and the Free Port of Vladivostok, established on the initiative of Russian President Vladimir Putin.

**Keywords:** International co-operation, integration, New Silk Road, Free port of Vladivostok, international transport corridor.

Разнообразное устройство политического и экономического пространства, различие целей и стратегии ведущих мировых держав придают процессу интеграции в разных регионах мира определенную специфику, что влияет на скорость протекания этого процесса, его форму и формирование политических и экономических отношений между участниками данного процесса.

Сегодня наиболее важным центром притяжения мировой политики и экономики является контрастный и непростой, с протекающими в нем сложными процессами Азиатско-Тихоокеанский регион, где переплетаются интересы России, США, Китая, Японии, Индии и ряда других стран.

Экономика практически всех страны АТР характеризуется сегодня быстрым экономическим ростом, интенсивным технологическим развитием, особенно в промышленности, энергетике и транспортной инфраструктуре. Для России это влечет за собой необходимость решения стратегических экономических задач и реализации национальных интересов для обеспечения повышения уровня взаимодействия ее с АТР и выработки четкой стратегии поведения, определяя для себя приоритетные направления сотрудничества с зарубежными партнерами.

Территориальная близость к странам Азии и богатейший ресурсный потенциал Восточной Сибири и Дальнего Востока позволяют воспользоваться растущим спросом стран Азии и осуществить модернизацию экономики регионов на выгодных для России условиях.

Таким образом, в АТР быстрыми темпами происходят сегодня процессы экономической интеграции, которые принимают различные формы.

И одним из проектов, ориентированных на усиление международной экономической интеграции и способствующим укреплению сотрудничества между странами АТР является Новый шелковый путь, который представляет собой транспортный, энергетический, торговый коридор между странами Европы, Южной и Центральной Азии и Россией, инициатором которого в 2013 г. стал китайский лидер Си Цзиньпинь, с целью ускорения процессов усовершенствования пространства экономического сотрудничества и повышения международной конкурентоспособности [1]. Итак, сегодня мы говорим о возрождении «Велико шелкового пути».

Великий шёлковый путь имеет давнюю историю, это грандиозный торговый маршрут, соединивший Восток и Запад и ставший причиной возникновения множества уникальных городов, исторических памятников, обычаев и даже государств. Этот караванный торговый путь был самым протяженным (более 7 тыс. км) в докапиталистическую эпоху. Он играл роль связующего звена между странами разных цивилизаций и социально-экономических систем. и знаменуется тремя периодами.

Регулярная караванная торговля между Китаем и Средней Азией началась приблизительно во втором веке до нашей эры, когда Китай объединился в единую империю и длительное внутреннее противостояние отдельных китайских царств сменилось единой внешней политикой. На севере построили первую Великую китайскую стену для отражения кочевников-гуннов, на юго-востоке развивалась морская торговля, а на западе в далёкие путешествия отправлялись китайские дипломаты и купцы, первоначально в поисках союзников против гуннов или ради залежей драгоценного нефрита на территории нынешнего Синцзяна.

Достигнув Средней Азии, китайцы вскоре осознали, что в обмен на прекрасных арабских коней и прочие дефицитные для Китая товары можно было поставлять уникальные продукты из Китая, особенно шёлковую ткань которая ценилась очень высоко. Так было положено начало торговли шёлком, которая вскоре приняла огромные масштабы [2].

Российско-китайская торговля началась с эпохи Петра I после заключения Нерчинского договора в 1689 году, а затем через специально основанный для таможенных целей пограничный город Кяхта после заключения Кяхтинского договора в 1727 году [3]. Из России в Китай вывозили суконные ткани, пушнину, выделанную кожу. Из Китая в Россию ввозились шёлк, фарфор, драгоценные камни, а главным образом — чай, ставший с тех пор национальным напитком не только китайцев, но и русских.

К 1740-м годам Кяхтинская торговля обеспечила ускоренное строительство путей сообщения между Москвой и Иркутском — так возник «Великий чайный путь» — Сибирский тракт, ставший самой длинной г. дорогой в мире, именно по этому маршруту много лет спустя началось строительство Транссибирской магистрали и современной сети федеральных автодорог России.

Обратившись к «новой» истории, можно отметить, что в конце 90-х – начале 2000-х годов все чаще стали звучать заявления о необходимости воссоздания древнего Шёлкового пути, однако сегодня, как и ранее – основным препятствием для его возрождения является нестабильная и напряжённая ситуация в некоторых странах Центральной Азии, особенно в Афганистане и Пакистане, странах Ближнего Востока.

Современный этап развития международных экономических и политических отношений России в Азиатско-Тихоокеанском регионе (далее – АТР) характеризуется укреплением ее внешнеэкономических связей с такими государствами как Китай, Монголия, Индия, Казахстан, а также с другими странами Юго-Восточной Азии. Это является неоспоримым стимулом развития инновационного, производственного, ресурсного и экономического потенциалов России, а также модернизации транспортного сообщения, способного обеспечить экономическую интеграцию России в евразийское пространство [4].

Данные процессы сегодня неразрывно связывают с реализацией проекта Новый шелковый путь, который представляет собой транспортный, энергетический, торговый коридор между странами Европы, Южной и Центральной Азии и Россией.

Идея возрождения Великого Шелкового пути была инициирована в 2013 г. китайским лидером Си Цзиньпином, который выдвинул концепцию «Нового шёлкового пути» под лозунгом «Один пояс — один путь». Эта глобальная стратегия, включающая проекты «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века», предполагает создание обширной инфраструктурной сети по пути от западных границ Китая через страны Средней Азии и Иран в Европу. Относительно морского варианта Си Цзиньпин, отметил, что поскольку «с давних времен Юго-Восточная Азия была важным узлом морского Шелкового пути, Ки-

тай предлагает совместно создать Новый Шелковый путь на море в целях достижения совместного развития и процветания” [5].

Данный проект включает в себя морской Шелковый путь и экономический пояс Шелкового пути. Участниками проекта стали помимо КНР, Россия, страны СНГ, Турция, Монголия, другие страны, которые Современный Великий шелковый путь объединит в единую цепочку на суше и на море, и на суше под общим влиянием Китая, поскольку за счет вливания в эту национальную идею масштабных инвестиций КНР предполагает обеспечить объединение всех задействованных стран под своим влиянием. На данные цели КНР предполагает вложить 40 млрд. долл. США, а также подготовить для осуществления мероприятий по реализации проекта в течение пяти лет 20 тыс. специалистов [6].

Помимо вышесказанного, стоит отметить, что Центральная Азия, как и весь Шелковый путь играет для Китая важную роль в плане экономической безопасности, поскольку в условиях нарастающего противостояния с КНР США укрепляют свои военные союзы и увеличивают военно-морские силы в Восточной Азии, создавая таким образом угрозу жизненно важным морским коммуникациям Китая [7].

Вклад Китая в экономику региона значителен. Данные партнерские отношения взаимовыгодны. Из всех направлений сотрудничества для Китая главное — энергетика, особенно поставки природного газа. В 2012 году КНР импортировала в общей сложности 42.5 млрд кубометров, причем 20 млрд из Центральной Азии. Эксперты считают, что уже в ближайшем будущем эта цифра значительно вырастет. Импорт нефти из Казахстана стабилизировался на уровне порядка 4 % от общего объема китайского нефтяного импорта. В 2012 году КНР получила из-за рубежа 271 млн тонн нефти, из которых на Казахстан приходится около 10 млн. А для Казахстана этот объем составляет 16 % от его нефтяного экспорта. Торгово-экономические связи между КНР и Центральной Азией будут расти и располагающий огромным инвестиционным потенциалом Китай займет еще более важное место в экономическом развитии этого региона [3].

Зарубежные и российские эксперты предполагают, что Новый шелковый путь способен стать глобальной экономической и политической силой, которая может изменить мировую экономическую систему, характеризующуюся сложными и глубокими изменениями, обусловленными глобализацией. Каждое государство сталкивается со значительными проблемами, которые можно более эффективно решить за счет совместного формирования и использования «Нового Шелкового пути», позволяющего стимулировать:

- высокий уровень слияния национальных рынков;
- сбалансированное, упорядоченное и свободное от излишнего вмешательства международное перемещение факторов производства;
- результативное и рациональное перераспределение ресурсов [8].

Практически в то же время на Дальнем Востоке России начались серьезные экономические преобразования, направленные на обеспечение экономического роста территорий Дальнего Востока.

Исторически преобладающим курсом, который должен оставаться неизменным назвал Владимир Путин в ходе своего выступления на пленарном заседании Восточного экономического форума – развитие Дальнего Востока. Выделяя в качестве основных целей подъем экономики и инфраструктуры региона, формирование новых производств и рабочих мест, он определил будущее Дальнего Востока как одного из ключевых центров социально-экономического развития всей страны, который должен быть эффективно интегрирован в быстро развивающийся Азиатско-Тихоокеанский регион. В качестве основных приоритетов были названы расширение экономической свободы и предоставление для отечественных и иностранных инвесторов лучших условий для ведения бизнеса [9].

Основой реализации этих целей должно послужить предоставление Владивостоку статуса свободного порта с облегченным налоговым режимом. Режим свободный порт Владивосток (далее СПВ) предоставляет большие возможности для развития предпринимательской деятельности в Приморском крае. Льготное налогообложение и преференции способствуют реализации бизнес проектов в сокращенные сроки, а также эффективному их развитию в будущем, обеспечивая конкурентоспособность деятельности субъектов хозяйствования за счет максимального снижения себестоимости продукции (услуг), повышения прибыльности.

Следует отметить, что согласно Закона свободный порт Владивосток представляет собой часть территории Приморского края, которая характеризуется комплексом мер государственной поддержки предпринимательской деятельности. В свободный порт Владивосток входят территории пятнадцати муниципальных образований Приморского края, а также акватории и территории морских портов, которые располагаются в данных муниципальных образованиях [10].

- в обеспечении взаимодействия государственной власти всех уровней управления, бизнеса, инвесторов в процессе достижения устойчивого развития региона;
- в использовании экономических и географических преимуществ Приморского края, состоящих в наличии восточных морских ворот нашей страны, позволяющих обеспечить ее эффективную интеграцию в экономическое пространство стран АТР;
- в развитии международной торговли со странами АТР;
- в создании и развитии производств, базирующихся на использовании современных технологий и направленных на производство конкурентоспособных товаров, и услуг на территории АТР;
- в ускорении социально-экономического развития и повышения уровня жизни населения свободного порта Владивосток.

Экспертные ожидания от введения нового экономического режима достаточно высоки. К территории свободного порта Владивосток относятся все ключевые порты юга Дальнего Востока от Посыета до Находки и аэропорт Кневичи. В зону действия свободного порта входят перспективные крупные международные транспортные коридоры, такие как «Приморье-1» и «Приморье-2». Их реализация позволит получить значимый экономический эффект для региона за счет обеспечения транзита грузов из Северо-Восточных провинций Китая в порты Приморья с последующей отгрузкой на суда в адрес стран азиатского региона. Облегченный визовый режим, современный и быстрый режим пересечения границы при осуществлении международной торговли, меры государственной поддержки предпринимателей должны привлечь инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры, создание и развитие производств, ориентированных на выпуск конкурентоспособной на рынках АТР продукции, ускорение социально-экономического развития и повышение уровня жизни населения Дальнего Востока. Реализация Российского проекта транзитного транспортного коридора на территории Дальнего Востока сегодня неразрывно связывают с реализацией проекта Китая – Новый шелковый путь, который представляет собой транспортный, энергетический, торговый коридор между странами Европы, Южной и Центральной Азии и Россией.

В связи с этим возникает значимость понимания перспектив Российской Федерации в условиях реализации нового Шелкового пути. Которые, прежде всего, связаны с дальневосточными территориями. Российские ученые и политики видят в данном проекте возможность изменить собственную экономическую политику в направлении комплексного, масштабного и глубокого регионального сотрудничества. Владивосток, находясь на выгодной географической позиции, может стать тем отправным механизмом, позволяющим укрепить взаимосвязи на материках Африки, Европы и Азии, а также в омывающих его берега морских акваториях, сформировать интегрированную сеть экономических и финансовых отношений.

Именно поэтому для России очень важно выбрать территории, которые находятся на пересечении перспективных транспортно-логистических коридоров, позволяющих соединять отдаленные друг от друга регионы, страны, города. Достаточно продолжительное время в российском правительстве продолжалась дискуссия о необходимости усиления и интенсификации направляющего воздействия в процессе освоении российского Дальнего Востока.

Итак, Новый шёлковый путь— концепция новой паневразийской (а в перспективе — межконтинентальной) транспортной системы, продвигаемой Китаем в сотрудничестве с Казахстаном, Россией и другими странами. Идея Нового шёлкового пути основывается на историческом примере древнего Великого шёлкового пути, действовавшего со II в. до н. э. и бывшего одним из важнейших торговых маршрутов в древности и в средние века. Современный НШП является важнейшей частью стратегии развития Китая в современном мире — Новый шёлковый путь не только должен выстроить самые удобные и быстрые транзитные маршруты через центр Евразии, но и усилить экономическое развитие внутренних регионов Китая и соседних стран, а также создать новые рынки для китайских товаров.

Китай продвигает проект «Нового шёлкового пути» не просто как возрождение древнего Шёлкового пути, транспортного маршрута между Востоком и Западом, но как масштабное преобразование всей торгово-экономической модели Евразии, и в первую очередь — Центральной и Средней Азии. Реализация проектов на Дальнем Востоке со стороны России дает возможности реализации не только задуманных проектов развития страны, но и укрепить сотрудничество, которое дает возможность вклада новых инвестиций, появления новых рабочих мест, развития партнерства. По словам Владимира Путина «речь идёт о выходе в перспективе на новый уровень партнёрства, подразумевающий общее экономическое пространство на всём евразийском континенте» [11].

Очевидно, что Россия и Китай при реализации проекта Новый шелковый путь являются не конкурентами, а партнерами по осуществлению совместной экономической интеграции, устранению межнациональных барьеров, развитию взаимной торговли. Проекты, которые наши государства осуществляют на евразийском пространстве взаимодополняют друг друга и предлагают принципиально различные, но взаимосвязанные инструменты финансово-хозяйственной деятельности, которые облегчают ее и унифицируют условия осуществления.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Первухин В.В. Новый Шелковый путь // Энергетическая политика. 2014. №3. URL: [http://www.energystrategy.ru/press-c/source/Pervuhin\\_ep\\_3-14.pdf](http://www.energystrategy.ru/press-c/source/Pervuhin_ep_3-14.pdf) (дата обращения 27.10.16)
2. Петров А.М. Великий Шелковый путь. М., 1995. 60 с.
3. Шкунов В.Н. К вопросу о российско-китайской торговле в 30-40 годы XIX века // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2008. №81. - С. 298-307
4. Ван Бин «Новый шелковый путь» и Свободный порт Владивосток: проблемы и перспективы экономической интеграции // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. № 3 (16). - С.54-58
5. Лю Ц. Стратегии развития нового Шелкового пути в XXI веке // Молодой ученый. — 2015. — №15. — С. 391-394.
6. Су Хан. Исследование вопросов передачи производства в зарубежные страны с точки зрения реализации проекта “Один пояс - одна дорога // Международная торговля. 2015. № 3. - С. 18-23

7. Ларин А.Г. Возрождение Китая и некоторые вопросы российско-китайского сотрудничества // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. №20. С.37-56.
8. Navigating the Belt and Road Financial sector paves the way for infrastructure August 2015. Ernst & Young, China. URL: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-navigating-the-belt-and-road-en/\\$FILE/EY-navigating-the-belt-and-road-en.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-navigating-the-belt-and-road-en/$FILE/EY-navigating-the-belt-and-road-en.pdf) (дата обращения 17.09.16)
9. Варкулевич Т.В., Дейнеко К.И. Свободный порт Владивосток: перспективы развития и проблемы// Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. Т. 5. № 2 (15). С. 82-86.
10. Котляр Н.В. Евразийский транспортный коридор. Международное право или мировые коммуникации? // Территория новых возможностей. 2010. №1 (5). С.153-167.
11. Путин В.В., Си Цзиньпин. Заявления для прессы по итогам российско-китайских переговоров 8 мая 2015 г. – Президент России. Официальный сайт. Доступ: <http://kremlin.ru/events/president/news/50207> (проверено 10.09.2016).