

## СОПРЯЖЕНИЕ ЕАЭС И ЭПШП: КОМПЛЕМЕНТАРНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, ИНДИФФЕРЕНТНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ

Рассматриваются перспективы сопряжения российского интеграционного проекта «Евразийский экономический союз» и китайского транспортно-логистической инициативы «Экономический пояс Шелкового пути», а также общие проблемы реализации данных проектов, исходя из специфики развития мировой экономики. Автор акцентирует внимание на возможности РФ в реализации ЭПШП и ЕАЭС. В исследовании предлагаются краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные сценарии развития российско-китайских отношений в контексте развития ЕАЭС и ЭПШП.

**Ключевые слова:** ЭПШП; ЕАЭС; Китай; Россия; глобальная конкуренция.

На заре XXI в. выявились серьезные противоречия в сложившейся в XX в. модели глобальной экономики, а экономические потрясения первого десятилетия нового века убедительно показали фундаментальность противоречий существующей мировой экономики. На международном уровне объективно сформировался запрос на поиск новых экономических рецептов: для кого – удержать лидирующие позиции в мировой экономике, для кого – догнать хрестоматийных лидеров. Поскольку современная мировая экономика носит преимущественно институциональный характер, ведущие государства инициировали поиск нового глобального экономического равновесия именно в различных институциональных формах.

Однако международные институты не смогли продемонстрировать достаточную динамику и согласованность при выработке нового экономического порядка, что привело к переходу к отдельным региональным инициативам. Во втором десятилетии выделился ряд наиболее деятельных региональных проектов, которые обладают потенциалом оказать влияние на будущую международную экономическую архитектуру: американские Транстихоокеанское партнерство и Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство, китайский ЭПШП, российский ЕАЭС. Масштабы и эффективность каждого из проектов зависят от множества факторов. Но каков бы ни был экономический проект, важное значение для его реализации приобретают транспортно-логистическая и финансовая системы, которые будут обеспечивать комплексное взаимодействие между внешними и внутренними субъектами и гарантировать доступ как на внутренний рынок объединения, так и на глобальный рынок.

С высокой долей вероятности можно сказать, что доминирование в мировой экономике торгово-экономических связей треугольника «Азия – Европа – Северная Америка» сохранится. Однако определяющим для экономической архитектуры XXI в. будет процесс построения альтернативных западным системам глобальных экономических связей. Итоговые позиции на экономическом пьедестале в новом веке будут во многом зависеть от эффективности решений в финансовой и транспортно-логистической областях. Сохранится ли доминирование морского транспорта под управлением преимущественно западных компаний и под «присмотром» военно-морского флота США? Смогут ли наземные маршруты составить кон-

куренцию морским? И если да, то какие страны будут управлять наземными маршрутами? Будет ли сформирована достаточная финансовая независимость западных акторов мировой политики? Исход этих процессов во многом определит лидеров и аутсайдеров международных отношений XXI в.

В этом контексте в статье предпринята попытка проанализировать потенциал промышленной кооперации и транспортно-логистического сотрудничества евразийских инициатив по эгидой КНР и РФ как одних из наиболее активных стран, участвующих в построении альтернативных экономических отношений в рамках ЭПШП и ЕАЭС.

*Сближение политических позиций.* Анонс китайского проекта Экономического пояса Шелкового пути в 2013 г. заложил основу для новых сценариев экономического развития евразийского пространства в целом и отдельных внутриконтинентальных стран Евразии в частности. Более того, масштабность «китайского плана Маршала» и потенциально возможные последствия этой инициативы для мировой и региональной экономик стимулировали, прежде всего, рост национальных конкурентных настроений как среди внешних акторов международных отношений, так и среди стран потенциального прохождения ЭПШП.

В частности, в российском информационном пространстве на фоне запуска ЕАЭС в 2014 г. китайский проект вызвал широкую дискуссию в экспертных и политических кругах. Отсутствие четких планов реализации ЭПШП, мультивариативный подход Китая в географических приоритетах прохождения евразийских транспортных маршрутов из Азии в Европу, неопределенности в режиме управления будущей логистической системы, долгосрочный характер проекта – все это формирует весьма полярные оценки в российском экспертном и политическом дискурсе. Дополнительно начали нарастать конкурентные политики между странами Евразии за большую долю в итоговой конфигурации транспортно-логистических потоков между Азией и Европой.

Однако несмотря на высокую долю неопределенности, российская сторона изначально на официальном уровне объявила о высокой заинтересованности в реализации китайской инициативы ЭПШП. Подтверждением этому стало «Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве и сопряжении ЕАЭС и ЭПШП» от 8 мая 2015 г. В заявлении были выделены основные экономические точки соприкосновения:

инвестиции в промышленную кооперацию, развитие общей логистической системы, унификация законодательства в области внешней торговли, повышение роли совместных финансовых институтов и расширение валютной кооперации в обеспечении внешней торговли [1]. Большую роль в этом консенсусе сыграл высокий уровень доверия в межгосударственных отношениях между РФ и КНР, который был сформирован и продолжает поддерживаться благодаря комплексному дипломатическому процессу на двустороннем уровне и в рамках постоянной работы многосторонних форматов ШОС и БРИКС.

Это российско-китайское соглашение можно оценивать, прежде всего, как декларацию статуса-кво: Китай нейтрально относится к российскому проекту ЕАЭС, а РФ нейтрально воспринимает китайские инициативы по развитию ЭПШП. Провозглашенный нейтралитет на высшем политическом уровне существенно снижает геополитические риски в российско-китайских отношениях в целом и уточняет правила региональной конкуренции в Центральной Азии в частности.

Касательно вопросов возможных коопераций между проектами, в этом направлении данные проекты находятся в параллельных плоскостях: ЭПШП нацелен на транспортно-логистическое связывание китайской промышленности с европейскими рынками и рынками вдоль транспортных путей, ЕАЭС своей целью ставит реиндустриализацию экономик государств, входящих в ЕАЭС. Поэтому спектр потенциального взаимодействия крайне ограничен, а процесс нахождения точек пересечения экономических интересов и практическая реализация совместных проектов РФ и КНР в контексте развития ЕАЭС и ЭПШП становятся важными направлениями планирования позитивной динамики будущих межгосударственных отношений между РФ и КНР.

*Макроэкономические вызовы.* Возникает ряд общих вопросов, относящихся к эффективности сухопутных маршрутов и развития промышленности на евразийском пространстве.

Во-первых, вопросы экономической целесообразности. На сегодняшний день морские грузоперевозки доминируют в обеспечении международной торговли, занимая долю в более чем 80%. В среднем стоимость транспортировки морем в 10–15 раз дешевле, чем наземным транспортом. Такое поведение мировой промышленности объясняется технологической революцией, которая произошла в сфере морских грузоперевозок во второй половине XX в. Контейнеризация, увеличение грузоподъемности и международный правовой статус вод Мирового океана позволили сократить стоимость транспортно-логистических издержек в конечной стоимости товара до 2–5% при существенной минимизации всевозможных рисков. За последние полвека морской транспорт монополизировал рынок транспортных услуг в международной торговле, нарастив свою долю примерно до 80% [2]. Для большей наглядности можно привести следующие цифры: итоговая стоимость доставки 40-футового контейнера из порта Шанхай до порта Санкт-Петербург составляет 0,09 долл. за километр, а при

доставке 40-футового контейнера от порта Санкт-Петербург до Москвы или Екатеринбурга стоимость составит 1,7–0,9 долл. за километр [3]. Помимо значительной разницы в стоимости транспортировки, морской транспорт получает дополнительные преимущества в период низких цен на нефть: в 2015 г. стоимость бункерного топлива в порту Роттердама упала на 46% [4. С. 10]. В итоге низкая стоимость морских грузоперевозок обеспечивает существенное конкурентное преимущество предприятиям, которые производят свои товары в непосредственной близости к развитой портовой инфраструктуре, в то время как функционал железнодорожного и автомобильного транспорта ограничивается транспортировкой грузов от порта до «двери».

Вопросы экономической целесообразности по отношению к индустриализации внутриконтинентальных территорий также стоят очень резонно. Тенденцией мировой экономики последних десятилетий стало перемещение промышленности к прибрежным территориям и крупной портовой инфраструктуре. В целом в логике развития всех «промышленных экономических чудес» второй половины XX в. (Япония, Южная Корея, Тайвань, Гонконг) присутствует «морской императив» – опережающее мировые темпы промышленное производство удавалось создать только на прибрежных морских территориях. В частности, направление развития китайской экономики последние 20 лет подтверждает эту глобальную тенденцию: деловая активность и промышленность Китая переместились с северных и северо-восточных провинций страны в южные провинции вдоль западного побережья. Сегодня пять приморских провинций КНР: Гуандун, Цзянсу, Шаньдун, Чжэцзян и Фуцзянь – это главные промышленные центры, на которые приходится более 40% ВВП, и главные торговые ворота, на которые приходится более 55% экспорта Китая [5].

Во-вторых, современный объем товарооборота только из Азии в Европу составляет 1 млрд т, такой объем крайне сложно обеспечить сухопутными видами транспорта из-за объективных физических ограничений. Для сравнения, максимальная пропускная способность Транссиба в год составляет 90 тыс. т. Соответственно, примат морских грузоперевозок в международной торговле будет сложно оспорить без серьезных технологических прорывов в области сухопутных грузоперевозок либо приоритет в транспортировке грузов по суше вынужденно будет отдаваться товарам с высокой маржинальностью. В этом контексте можно отметить, что грузооборот внутри КНР преимущественно осуществляется с помощью морского транспорта: 60% товарооборота китайских портов приходится на каботаж [6]. Принимая в расчет, что сухопутные транспортные пути имеют физические ограничения пропускной способности, Китай как главный спонсор этого проекта органично будет отдавать приоритет своим товарам. Поэтому в краткосрочной перспективе, особенно на стадии формирования географии инфраструктуры основных торговых путей из Азии в Европу, ЭПШП – это дорога для китайских компаний, китайских поездов и китайских товаров.

*Страновые вызовы.* На уровне национальных экономик главные вызовы находятся на российской сто-

роне. Масштабы участия РФ в китайском проекте ЭПШП и продвижение ЕАЭС во многом зависят от эффективности российской экономической политики, где одной из основных задач для РФ является решение ставшей уже фольклорной апокрифической дилеммы «дураки–дороги».

Современное состояние российской транспортно-логистической инфраструктуры можно определить как низкое. В РФ есть отдельные прорывы (модернизации портов Новороссийск, Санкт-Петербург, Усть-Луга), но также и серьезные провалы в обеспечении комплексных мультимодальных логистических систем. Согласно Глобальному индексу конкурентоспособности (Global Competitiveness Index) Российская транспортная инфраструктура за период с 2012 по 2015 г. повысила свои показатели в области транспортной инфраструктуры с 4,1 до 4,4, заняв 41-ю позицию из 140 возможных (РФ обладает лучшими показателями среди стран постсоветского пространства, но уступает ближайшим соседям – КНР (5,1 – 21-я позиция), Турции (4,9 – 23-я позиция). Причем главные виды транспорта для обеспечения внешнеэкономической деятельности демонстрируют самые низкие результаты: пункт «качество дорог» (2,7 – 126-я позиция) и пункт «качество портовой инфраструктуры» (3,9 – 75-я позиция) [7]. Такая ситуация серьезно снижает конкурентоспособность транспортной инфраструктуры РФ, поскольку основные виды транспорта международной торговли (морской и автомобильный) в России являются самыми проблемными. Однако Global Competitiveness Index – это очень поверхностный и «тусовочный» индикатор, методология которого строится на опросах участников Мирового экономического форума в Давосе.

Согласно индексу Логистической эффективности (Logistic performance index, LPI), рейтингу с более репрезентативной методологией, позиции РФ куда более скромные. В этом рейтинге российская торговая логистика занимает 98-е место из 167 (для сравнения, турецкая и китайская – на 34-м и 36-м местах соответственно). Более того эффективность российской логистики серьезно уступает некоторым странам постсоветского пространства: Латвия занимает 35-е место, Эстония – 39-е, Литва – 40-е, Украина – 74-е, Казахстан – 81-е место. Также LPI указывает еще на одну проблему в российской транспортно-логистической сфере – низкую эффективность бюрократического администрирования. В частности, согласно Индексу логистической эффективности, РФ серьезно отстает по таким показателям, как «эффективность таможен» – 152-е место, «транспортная инфраструктура» – 90-е, «международные перевозки» – 114-е, «уровень сервиса» – 76-е, «отслеживания груза» – 83-е, «своевременность поставок» – 83-е место [8].

Дополнительно низкие оценки транспортно-логистического комплекса РФ подтверждаются и данными внутрисейского общественного контроля. Ассоциация морских агентов Санкт-Петербурга, Южная региональная ассоциация морских агентов и Калининградская ассоциация агентских и экспедиторских компаний опубликовали отчет по итогам мониторинга задержек морских судов при пе-

ресечении границы в морских пунктах пропуска. В отчете среди главных ступоров грузопотока были отмечены: а) несогласованность действий между контролирующими службами (Роспотребнадзор, таможенные органы, Пограничная служба ФСБ, фитосанитарный и ветеринарный контроль); б) чрезмерная бюрократизация процедур оформления груза, которая в 6–11 раз превышает международные стандарты; в) слабо развитая электронная система подачи документов [9]. Как итог большинство законодательских инициатив по оптимизации документооборота для обеспечения внешней торговли вязнут в запутанной межведомственной иерархии, и к технологической слабости транспортно-логистического комплекса РФ добавляется административный фактор, негативно влияющий на скорость и качество работы субъектов отечественной внешней торговли.

Современное состояние российской транспортно-логистической системы не позволяет в полной мере поддержать высокие стандарты и темпы развития, которые предлагаются в рамках китайского проекта ЭПШС. Нашумевшая ситуация с мостом через р. Амур, где китайская часть выполнена на 100%, а российская еще даже не начала строиться, является частным примером общего положения российской транспортно-логистической сферы [10]. В краткосрочной перспективе асимметрия экономик хозяйственных уровней КНР и РФ не позволит РФ масштабно участвовать в китайском транспортном коридоре из Азии в Европу.

*Точки соприкосновения.* Анализ структуры торговли между РФ и КНР дает наглядный пример реальных направлений сотрудничества. Главные товарные группы экспорта КНР в РФ – это машины и оборудование, химические товары, которые составили 45% от общего объема. Главные товарные группы экспорта РФ в КНР – это минеральное топливо, нефть, нефтепродукты, древесина, цветные металлы, таким образом на долю природных ресурсов приходится более 80% общего объема российского экспорта в Китай [11]. Исходя из этой статистики, видно, что для китайской стороны единственный сектор российской экономики, представляющий интерес, – это добыча природных ресурсов.

Объемы накопленных инвестиций между РФ и КНР и их темпы роста находятся на достаточно низком уровне: с российской стороны они составляют 0,946 млрд долл., с китайской – 8,9 млрд долл. Структура китайских прямых инвестиций повторяет импортные приоритеты и сосредоточена преимущественно в ресурсодобывающих отраслях [12]. Соответственно, характер китайских инвестиций не позволяет говорить о большом интересе китайских компаний к проектам реиндустриализации в рамках ЕАЭС.

И последнее. Анализ нормативно-правовой базы российско-китайских отношений также демонстрирует только одно реальное направление российско-китайских экономических отношений – участие КНР в освоении российской природно-ресурсной базы. Договоры последних лет в области промышленной кооперации не действуют: «Соглашение между правительством РФ и правительством КНР о сотрудниче-

стве по совместной реализации программы разработки, производства, коммерциализации и послепродажного обслуживания широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета и создаваемого на его основе семейства» от 25.06.2016 г. или «Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР о сотрудничестве по программе создания гражданского перспективного тяжелого вертолета» 25.06.2016 г. Однако соглашения о сотрудничестве в области добычи природных ресурсов действуют без проблем: «Протокол к соглашению между Правительством РФ и Правительством КНР о сотрудничестве в сфере реализации проекта “ЯМАЛ СПГ”» от 17.12.2015 г., «Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР о сотрудничестве в сфере поставок природного газа из РФ в КНР по “Восточному” маршруту» от 13.10.2014 г., «Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР о сотрудничестве в нефтяной сфере» от 21.04.2009 г. [13].

Поэтому в краткосрочной перспективе кооперация между первичным сектором российской экономики и ЭПШП смотрится более целесообразной. КНР заинтересована в расширении доступа к российским природным ресурсам и продукции сельского хозяйства, поэтому нет особых экономических и политических противоречий использовать ЭПШП по направлению с запада на восток. Китайский капитал готов участвовать, прежде всего, в освоении природно-ресурсной базы Сибири и Дальнего Востока. В этой перспективе существует большое переговорное поле в российско-китайских отношениях по вопросам кредитования строительства российской транспортной инфраструктуры по меридиональным направлениям для присоединения российских месторождений к маршрутам ЭПШП. Более того, анализ динамики таких показателей, как добыча полезных ископаемых в РФ (2015–2017 гг.), индекс промышленного производства в РФ (2015–2017 гг.) и индекс цен производителей сельскохозяйственной продукции по РФ (2015–2017 гг.), прямо свидетельствует, что экономическая ситуация РФ последних лет характеризуется ростом экономической активности в аграрном и ресурсодобывающем секторах при падении показателей промышленного производства, что является дополнительным аргументом в пользу практической кооперации именно на уровне первичного сектора [14].

Для среднесрочной перспективы высокий потенциал для мотивированной экономической дипломатии имеет тема освоения Арктического региона и Северного морского пути (СМП). Освоение Арктического региона выделяется в отдельное направление внутренней и внешней политики РФ [15]. КНР также проявляет большой интерес к этому направлению [16]. Соответственно, РФ заинтересована использовать СМП для поставки российских природных ресурсов из арктических районов на мировой рынок по конкурентным транспортным тарифам, а для КНР СМП может стать одним из ответвлений морского ЭПШП, который будет обслуживать транзит грузов между Северо-Восточной Азией и Северной Европой. Однако задача построения регулярного судоходства в северных широтах является очень амбициозным проек-

том, который требует больших экономических ресурсов и технологических решений. Поэтому кооперация между РФ и КНР в Арктике имеет большой потенциал для мотивированного экономического сотрудничества в среднесрочной перспективе. Также важно подчеркнуть, что идея развития северных морских транспортных коридоров соответствует логике развития мировой торговой логистики.

Итак, с одной стороны, низкая технологическая и административная база российской транспортно-логистической инфраструктуры и слабая заинтересованность китайской стороны в промышленной кооперации и инвестициях в промышленный сектор стран ЕАЭС – с другой, существенно сокращают масштабы кооперации между ЭПШП и ЕАЭС. С точки зрения краткосрочной перспективы наиболее целесообразным направлением сотрудничества является сотрудничество в развитии первичного сектора российской экономики и меридиальных транспортных коридоров для расширения доступа российских природных ресурсов на рынки вдоль ЭПШП.

В среднесрочной перспективе продвижение СМП как части морского ЭПШП для экономического освоения арктических территорий, а также транзита между Азией и Европой является наиболее перспективным направлением в контексте развития альтернативных торговых маршрутов из Азии в Европу, особенно учитывая ряд макроэкономических и технологических вызовов, которые стоят перед сухопутными транспортными коридорами.

С позиции реиндустриализации, которая провозглашена в качестве основной цели в рамках ЕАЭС, развитие промышленности на обширных преимущественно континентальных пространствах бросает вызов логике развития мировой промышленности, которая последние полвека выстраивалась и продолжает тесниться к тонкой линии суши вдоль Мирового океана. Проект ЕАЭС можно рассматривать только в долгосрочной перспективе при условии эффективного решения основных вопросов национальной транспортно-логистической инфраструктуры, которая должна обеспечить конкурентоспособный транзит для товаров ЕАЭС на мировой рынок. В этом случае можно говорить о развитии евразийской промышленной кооперации и формировании единого экономического пространства. По этому направлению российская сторона должна стимулировать вполне конкретную конфигурацию промышленной кооперации на евразийском пространстве: ресурсы и комплектующие из разных внутриконтинентальных частей ЕАЭС по развитой железнодорожной и автомобильной инфраструктуре перемещаются к портовым территориям для финальной сборки и отправки на мировой рынок. В частности, главными промышленными территориями ЕАЭС должны стать Владивосток, Санкт-Петербург и российское Черноморское побережье.

На сегодня мы можем только указать на высокий потенциал транспортно-логистической составляющей российской территории, который может, с одной стороны, выступить мощным стимулом для создания заинтересованного и мотивированного евразийского

экономического партнерства между РФ и континентальными странами Евразии, а с другой – повысить уровень китайского проекта «Экономический пояс Шелкового пути».

## ЛИТЕРАТУРА

1. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // Официальный сайт Президента РФ. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971>
2. Review of Maritime Transport 2015 // Официальный сайт UNCTAD. URL: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374>
3. Галин А.В. Задачи совершенствования технологического процесса наземной транспортировки контейнеризированных грузов в рамках единой системы интермодальных перевозок // ТДР. 2013. № 4. С. 75–76.
4. Trade and Development Report 2015 // Официальный сайт UNCTAD. URL: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2015\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2015_en.pdf)
5. Статистические данные провинции Китая 2014 год // Официальный сайт ООО «Регионального Центра Инновационных Технологий». URL: <http://rcit.su/inform-prov.html>
6. Александр Волобуев. Дракон выходит из моря // Официальный сайт ИА «Лента.ру». URL: [https://lenta.ru/articles/2016/03/31/sea\\_ports/](https://lenta.ru/articles/2016/03/31/sea_ports/)
7. Global Competitiveness Index // Официальный сайт Давосского экономического форума. URL: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015-2016/economies/#indexId=GCI&economy=RUS>
8. Connecting to compete 2016 trade logistics in the global economy. Официальный сайт Всемирного банка. URL: <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2016/06/28/connecting-to-compete-2016-trade-logistics-in-the-global-economy>
9. Проблемы и вопросы морских грузоперевозок // Морские вести России. 2015. № 3. URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=53343>
10. Китай сообщил о завершении строительства своей части моста через Амур в ЕАО. Новостное сообщение от 18.05.16 // Официальный сайт новостного портала «Мой Благовещенск». URL: <https://www.blagoveshensk.ru/news/asn/141004/>
11. Аналитическая справка о российско-китайском торговом сотрудничестве в 2015 году // Официальный сайт портала внешнеэкономической информации Министерства экономического развития РФ. URL: [http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn\\_ru\\_relations/cn\\_ru\\_trade/](http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn_ru_relations/cn_ru_trade/)
12. Российско-китайское инвестиционное сотрудничество // Официальный сайт Торгового представительства РФ в КНР. URL: <http://www.russchinatrade.ru/ru/ru-cn-cooperation/investment>
13. Двухсторонние договоры РФ // Официальный сайт МИД РФ. URL: [http://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/international\\_contracts/2\\_contract](http://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/2_contract)
14. Статистические данные // Официальный сайт Росстата РФ. URL: <http://www.gks.ru>
15. Выступление В.В. Путина на пленарном заседании 3-го Международного арктического форума «Арктика – территория диалога» от 25.09.13 // Официальный сайт Всероссийской общественной организации «Русское географическое общество». URL: <https://www.rgo.ru/ru/page/vystupleniya-vv-putina-i-sk-shoigu-na-plenarnom-zasedanii-iii-mezhdunarodnogo-arkticheskogo>
16. Jakobson L. Jingchao Peng China's arctic aspirations // SIPRI Policy Paper. November 2012. № 34. 36 p.

Статья представлена научной редакцией «История» 14 апреля 2017 г.

## THE INTERACTION OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION AND THE SILK ROAD ECONOMIC BELT: COMPLEMENTARY POTENTIAL, INDIFFERENT REALITY

*Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*, 2017, 419, 109–114.

DOI: 10.17223/15617793/419/14

**Denis A. Borisov**, Novosibirsk State University of Economics and Management (Novosibirsk, Russian Federation). E-mail: [denisborisov@mail.ru](mailto:denisborisov@mail.ru)

**Keywords:** Eurasian Economic Union; EAEU; The Silk Road Economic Belt; OBOR; Russia; China; global competition.

The article deals with the prospects of interstate cooperation in the framework of the Eurasian Economic Union (EAEU), Russia's integration project, and the Economic Belt of the Silk Road (One Belt, One Road – OBOR), a Chinese initiative of building trade land routes from Asia to Europe. The author points out that the political consensus reached on the implementation of the EAEU and the OBOR between the leaders of the two countries significantly reduces geopolitical risks in Russian-Chinese relations and clarifies the rules of regional competition in Central Asia. The paper analyzes macroeconomic challenges for Chinese and Russian projects. In particular, it is emphasized that sea transport preference in the world trade and the coastal areas dominance in the world industry require from the RF and the PRC technological, administrative and legal solutions to provide effective realization of the initiatives. Particular attention is paid to challenges for the Russian transport and logistics system, which significantly reduce the efficiency of industrial cooperation within the framework of the EAEU and limit Russian participation in the OBOR. Among the main problems of the transport and logistics system of the Russian Federation are the low quality of road and port infrastructure, excessive bureaucratization of customs clearance and state structures regulating foreign trade activities inconsistency. In this article, short-term, medium-term and long-term scenarios of Russian-Chinese cooperation are addressed through the lens of the EAEU and the OBOR interaction including foreign trade, investment cooperation and bilateral cooperation in the legal sphere analysis. It is highlighted that in a short-term perspective the most promising areas in Russian-Chinese relations are joint development of Russia's natural resources and joint meridional land transport investment to promote Russia's resources delivery to the markets along the OBOR. The most promising area for medium-term development of the economic diplomatic process between Russia and China is bilateral cooperation for developing the Arctic region and the northern sea routes. Such cooperation serves to the world trade logistic experience and has a real opportunity to become a part of the northern seaway of the OBOR. Long-term prospects depend on the pace of the national transport and logistics system problems solving in Russia. The Russian transport and logistics potential can become a powerful incentive for creating an interested and motivated Eurasian economic partnership between the Russian Federation and the continental countries of Eurasia, and also can increase the effectiveness of the Chinese Silk Road Economic Belt project.

## REFERENCES

1. Official Site of the President of the Russian Federation. (2015) *Sovmestnoe zayavlenie Rossiyskoy Federatsii i Kitayskoy Narodnoy Respubliki o sotrudnichestve po sopryazheniyu stroitel'stva Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza i Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti* [Joint statement of the Russian Federation and the People's Republic of China on cooperation in combining the construction of the Eurasian Economic Union and the Economic Belt of the Silk Road]. [Online] Available from: <http://kremlin.ru/supplement/4971>.

2. Website of UNCTAD. (2015) *Review of Maritime Transport 2015*. [Online] Available from: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374>.
3. Galin, A.V. (2013) Zadachi sovershenstvovaniya tekhnologicheskogo protsessa nazemnoy transportirovki konteynerizirovannykh gruzov v ramkakh edinoi sistemy intermodal'nykh perevozok [Problems of development of the containerized cargo land transportation in the frames of general intermodal transportation system]. *Transportnoye delo Rossii*. 4. pp. 75–76.
4. Website of UNCTAD. (2015) *Trade and Development Report 2015*. [Online] Available from: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2015\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2015_en.pdf)
5. Website of the Regional Centre of Innovative Technologies, Ltd. (2014) *Statisticheskie dannye provintsii Kitaya 2014 god* [Statistics of the province of China in 2014]. [Online] Available from: <http://rcit.su/inform-prov.html>
6. Volobuev, A. (2016) *Drakon vykhodit iz morya* [The dragon comes out of the sea]. [Online] Available from: [https://lenta.ru/articles/2016/03/31/sea\\_ports/](https://lenta.ru/articles/2016/03/31/sea_ports/).
7. Website of the World Economic Forum. (2016) *Global Competitiveness Index*. [Online] Available from: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015-2016/economies/#indexId=GCI&economy=RUS>.
8. Website of the World Bank. (2016) *Connecting to compete 2016 trade logistics in the global economy*. [Online] Available from: <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2016/06/28/connecting-to-compete-2016-trade-logistics-in-the-global-economy>.
9. Morskije vesti Rossii. (2015) Problemy i voprosy morskikh gruzoperevozok [Problems and issues of sea freight]. *Morskije vesti Rossii*. 3. [Online] Available from: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=53343>.
10. Moy Blagoveshchensk. (2016) Kitay soobshchil o zavershenii stroitel'stva svoey chasti mosta cherez Amur v EAO [China announced the completion of its part of the bridge across the Amur River in the Jewish Autonomous District]. [Online] Available from: <https://www.blagoveshchensk.ru/news/asn/141004/>.
11. Official site of the portal for foreign economic information of the Ministry of Economic Development of the Russian Federation. (2015) *Analiticheskaya spravka o rossiysko-kitayskom trgovom sotrudnichestve v 2015 godu* [Analytical report on Russian-Chinese trade cooperation in 2015]. [Online] Available from: [http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn\\_ru\\_relations/cn\\_ru\\_trade/](http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn_ru_relations/cn_ru_trade/).
12. Official site of the Trade Mission of the Russian Federation in China. (2016) *Rossiysko-kitayskoe investitsionnoe sotrudnichestvo* [Russian-Chinese investment cooperation]. [Online] Available from: <http://www.russchinatrade.ru/ru/ru-cn-cooperation/investment>.
13. Official site of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation. (2017) *Dvukhstoronnie dogovory RF* [Bilateral agreements of the Russian Federation]. [Online] Available from: [http://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/international\\_contracts/2\\_contract](http://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/2_contract).
14. Official site of the Russian Federal Service of Statistics. (2017) *Statisticheskie dannye* [Statistics]. [Online] Available from: <http://www.gks.ru>.
15. The official website of the All-Russian Public Organization Russian Geographical Society. (2013) *Vystuplenie V.V. Putina na plenarnom zasedanii 3-go Mezhdunarodnogo arkticheskogo foruma "Arktika – territoriya dialoga" ot 25.09.13* [Statement by V.V. Putin at the plenary meeting of the 3rd International Arctic Forum "The Arctic – the Territory of Dialogue" of 25.09.13]. [Online] Available from: <https://www.rgo.ru/ru/page/vystupleniya-vv-putina-i-sk-shoygu-na-plenarnom-zasedanii-iii-mezhdunarodnogo-arkticheskogo>.
16. Jakobson, L. (2012) Jingchao Peng China's Arctic aspirations. *SIPRI Policy Paper*. November. 34.

Received: 14 April 2017