

Оригинальная статья / Original article

УДК 339.96

DOI: <https://doi.org/10.21285/2415-8739-2019-4-242-250>

Опыт развития совместных российско-китайских проектов в сфере энергетики в начале XXI века

© Чжан Цзя Цзюнь

Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Россия

Аннотация: В статье рассматриваются вопросы укрепления политических и экономических связей двух стран на примере реализации совместных проектов. Это укладывается в рамки долговременной истории дружественных отношений Китая и России. Автор акцентирует внимание на совместных проектах в сфере энергетики и транспорта. Строительство нефтепроводов и газопроводов из России в Китай идёт по намеченному плану. ВСТО и «Сила Сибири» компенсируют неопределённость в сфере торговли углеводородами между двумя странами. Автор анализирует проблемы в сфере нефтепереработки и нефтепродажи и отмечает, что КНР и РФ своей продуманной, долговременной политикой учёта взаимных интересов обезопасили себя от колебаний и волатильности в энергетической сфере. Происходят изменения и на рынках сжиженного газа. Российские компании успешно осваивают новые технологии и выходят на азиатские рынки с конкурентным товаром. Совместные проекты двух стран в Арктике регулярно обсуждаются на Санкт-Петербургском экономическом форуме и форумах «Один пояс, один путь». Большое значение имеют также регулярные встречи лидеров. Вопросы развития арктических проектов обсуждались на Пятом международном арктическом форуме «Арктика – территория диалога», в котором приняли участие В.В.Путин и Си Цзиньпин. Китай изложил свою позицию в Белой книге по политике в Арктике. Опыт развития совместных российско-китайских проектов в сфере энергетики можно признать успешным.

Ключевые слова: Китай, Россия, «Сила Сибири», Северный морской путь, «Один пояс, один путь», освоение Арктики, энергетика, «Арктик СПГ-2», НОВАТЭК, ледокольный флот, сближение России и Китая, геополитический союз

Информация о статье: Дата поступления 1 августа 2019 г.; дата принятия к печати 9 сентября 2019 г.; дата онлайн-размещения 30 декабря 2019 г.

Для цитирования: Чжан Цзя Цзюнь. Опыт развития совместных российско-китайских проектов в сфере энергетики в начале XXI века // Известия Лаборатории древних технологий. 2019. Т. 15. № 4. С. 242–250. <https://doi.org/10.21285/2415-8739-2019-4-242-250>

Experience in the development of joint Russian-Chinese projects in the energy sector at the beginning of the XXI century

© Zhang Jia Jun

Irkutsk State University, Irkutsk, Russia

Abstract: The article deals with the strengthening of political and economic ties between the two countries on the example of joint projects. This discourse fits into the long-term history of friendly relations between China and Russia. The author focuses on joint projects in the field of energy and transport. The construction of oil and gas pipelines from Russia to China is proceeding as planned. ESPO and The Power of Siberia compensate for the uncertainty in the sphere of hydrocarbon trade between the two countries. The author analyzes the problems in the field of oil refining and petrochemistry and notes that the China and the Russian Federation have protected themselves from fluctuations and volatility in the energy sector by their well-thought-out, long-term policy of taking into account mutual interests. There are also changes in the liquefied gas markets. Russian companies are successfully mastering new technologies and entering Asian markets with competitive goods. Joint projects of the

two countries in the Arctic are regularly discussed at the St. Petersburg Economic Forum and the “One Belt, One Road” forums. Regular meetings of leaders are also of great importance. The development of Arctic projects was discussed at the Fifth International Arctic Forum “Arctic-Territory of Dialogue”, which was attended by Vladimir Putin and Xi Jinping. China has set out its position in a White paper on Arctic policy. The experience of developing joint Russian-Chinese projects in the energy sector can be recognized as successful.

Keywords: China, Russia, “Power of Siberia”, Northern Sea Route, “One Belt, One Road”, Arctic development, energy, “Arctic LNG-2”, NOVATEK, icebreaker fleet, rapprochement of Russia and China, geopolitical union

Article info: Received August 1, 2019; accepted for publication September 9, 2019; available online December 30, 2019.

For citation: Zhang Jia Jun. (2019) Experience in the development of joint Russian-Chinese projects in the energy sector at the beginning of the XXI century. *Izvestiya Laboratorii drevnikh tekhnologii* = Reports of the Laboratory of Ancient Technologies. Vol. 15. No. 4. P. 242–250. (In Russ.) <https://doi.org/10.21285/2415-8739-2019-4-242-250>

Особую актуальность в современных условиях представляет изучение развития крупных регионов и больших частей континента, сюжетов согласования государственной политики в приграничных районах и динамики трансграничного сотрудничества (Базаров, 2008; Калугин, 2012; Кокшаров, 2013; Ван, Савкович, 2018; Чжан Цзя Цзюнь, 2019). Отечественные исследователи полагают, что и Россия должна себя найти в евразийском энергетическом суперобъединении (Шмаль, 2017; Марченко, Подковальников, Савельев, Соломин, Чудинова, 2018). Освоение Арктики Россией вызывает интерес у многих стран, в том числе у Китая (Сюй Г., 2016).

Двусторонние отношения России и Китая сегодня можно назвать успешными, но так было не всегда. После смены курса в середине 1950-х годов возникли серьезные разногласия и сформировались линии напряжения. Однако постепенно обе стороны глубоко осмыслили исторический опыт и перешли к выстраиванию новых отношений. Китай и Россия – крупнейшие страны в Евразии, имеют общую границу – 4300 километров, и не одно столетие соседствуют, развивая связи. В 1990-е годы отношения двух стран претерпели серьезные изменения, что было связано с развалом СССР и образованием новой России. Рухнул биполярный мир, усилилось доминирование США, произошло расширение НАТО на Восток. Россия была слаба экономически и политически. Произошла нормализация российско-китайских отношений, стала развиваться приграничная торговля. Товарооборот между странами в 1990-е годы колебался в преде-

лах 6 млрд долларов (Ван Цзинбо, 2005. С. 13)¹. Москва активно продавала Пекину военную технику. Были урегулированы пограничные проблемы. В политической сфере потепление отношений стало очевидным после ряда взаимных визитов на высшем уровне. Двусторонние отношения по ряду направлений стали приоритетными. Однако либеральный курс, которому следовали в России, начиная с перестройки, не давал в полной мере развиваться многосторонним связям.

Положение изменилось, когда Президентом России стал В.В. Путин. Под его руководством страна стала ориентироваться на свои национальные интересы; перестали охаивать (критиковать) советский опыт; возродились национальные традиции и патриотизм. Это было позитивно воспринято в Китае. Двусторонние отношения получили новый импульс развития. И сегодня можно говорить о широком спектре взаимодействия. Крепнущие межгосударственные связи находят отражение в экономических проектах. Наблюдается устойчивый рост взаимного товарооборота. Строятся нефтепроводы и газопроводы из России в Китай. Улучшается общая инфраструктура и логистика. Развивается безвизовый туризм. Усиливается культурный обмен между странами. Реализуются инновационные проекты. Главным плюсом российско-китайских отношений стало отсутствие политической ангажированности, устойчивость проектов в условиях уси-

¹ Ван Цзинбо. Эволюция взаимоотношений России, Китая и Японии (1990-е гг.): автореф. ... канд. истор. наук. Иркутск, 2005. 23 с.

ливающейся политической и социально-экономической турбулентности в мире.

Самыми крупными трансграничными проектами в начале XXI века стало строительство трубопроводов. Китай нуждается во всевозрастающем экспорте нефти и газа. От построенного нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО) было построено ответвление на Китай «Сковородино-Мохэ». Через него ежегодно прокачивается порядка 30 миллионов тонн нефти. Строится и вторая нитка. В настоящее время мощность ВСТО составляет 60 миллионов тонн, и «Транснефть» планирует увеличить пропускную способность нефтепровода до 80 миллионов тонн уже в 2020 году.

Отношения в мире по поводу нефтедобычи и нефтепродажи нельзя назвать простыми. Здесь есть некоторые подводные камни, которые учитываются обеими странами – Россией и Китаем, и поэтому их удается обойти. Во-первых, несмотря на все заверения «экспертов» о вреде углеводородной энергетики и необходимости скорейшего перехода к возобновляемым источникам энергии (ВИЭ), реалисты, в том числе политики, понимают, что это невозможно в принципе. В России есть осознание того, что российский топливно-энергетический комплекс может быть дискриминирован по политическим мотивам (Рогинко, Шмаль, 2019). Поэтому устойчивые экономические, неполитизированные отношения с КНР в этой области являются плюсом.

Во-вторых, прогнозы развития нефтегазовой отрасли в мире очень сильно разнятся (Мастепанов, 2017). Ключевым источником неопределённости служат мировые цены, подверженные колебаниям не только по рыночным, но и по политическим мотивам (войны, нестабильность режимов, санкции и т. п.). По оценке ОПЕК, в ближайшие 20 лет потребление нефти на две трети будет приходиться на транспортный сектор (Мастепанов, 2018. С. 10–11). Китай с его концепцией «Один пояс, один путь» (которая на самом деле предусматривает не один, а множество транспортных путей) не перестанет быть крупнейшим потребителем углеводородов, и он заинтересован в их стабильном

наличии. Обеспечить их может Россия. Контракты заключаются на десятилетия вперед.

В-третьих, алармисты по-прежнему твердят, что Россия сидит на «нефтяной игле». Это совсем не так. По итогам 2018 года (данные ООН и US EIA²) доля экспорта нефти в ВВП России составила 9 %, Норвегии – 11 %, Казахстана – 27 %, Катара – 25 %, Саудовской Аравии – 45 % (Хубиев. Верен ли миф...)³. Нет ничего плохого в том, что страна использует те ресурсы, которые у неё есть. В России также наблюдается увеличение разведанных запасов углеводородов и введение в строй свежих месторождений в Восточной Сибири.

В-четвёртых, «сланцевая революция», начавшись было в США, показала, что добыча сланцев экономически чаще всего невыгодна, а понятие эффективности – ключевое экономическое понятие. За последние десять лет американские компании потеряли 80 % стоимости. В 2015–2018 гг. обанкротились более 170 компаний, накопивших почти 100 миллиардов долларов долгов (Сланцевый бум...)⁴. Кроме того, под давлением экологов и здравого смысла фрекинг запрещён в Великобритании, Германии, Франции, Болгарии. Сочетание экономических и политических мотивов – в пользу России и стран с традиционной добычей нефти и газа.

В-пятых, Китай, предпринявший серьёзные усилия по добыче собственной нефти, смог нарастить ее добычу незначительно, и она составила в первой половине 2019 года 95,35 миллионов тонн (в пересчёте на год). Если в 2018 году Китай закупал на внешних рынках 69,8 % нефти, то в 2019 году импорт достигнет 72 %. Мощности китайских

² Energy Information Administration – независимое агентство в составе федеральной статистической системы США, ответственное за сбор и анализ информации об энергетике.

³ Руслан Хубиев. Верен ли миф о том, что Россия по-прежнему сидит на нефтяной игле? [Электронный ресурс]. URL: <https://www.warandpeace.ru/ru/analysis/view/140920/> (дата обращения 18.07.2019).

⁴ Сланцевый бум не принёс никакой пользы, кроме вреда? [Электронный ресурс]. URL: <https://www.warandpeace.ru/ru/analysis/view/140604/> (дата обращения 08.07.2019).

нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) в 2019 году составят 863 миллиона тонн, и потребности постоянно растут (Карабьянц. Падение добычи нефти в Китае прекратилось...)⁵.

Таким образом, совокупность различных факторов и исторический опыт привели Россию и Китай к выводу о том, что нужно выстраивать долгосрочные и независимые от других стран взаимоотношения в энергетической сфере.

Другим мощным проектом стало строительство газопровода «Сила Сибири», по которому в Китай ежегодно будет поступать порядка 38 млрд кубометров голубого топлива в год. После выхода на проектную мощность в 2025 году «Газпром» рассчитывает занять 10 % на рынке газа КНР. Несмотря на то, что КНР покупает газ и в других странах, у руководства Китая есть понимание того, что Россия является наиболее надежным поставщиком углеводородов. В 2019 году китайские партнеры России попросили предусмотреть увеличение поставок газа. Глава «Газпрома» Алексей Миллер заметил, что такие возможности дает баснословно богатое Чаяндинское месторождение. Но он также обратил внимание на полуостров Ямал – богатейший газоносный район, с которого могут вестись поставки не только на запад, но и на восток.

Газ приходит сегодня в страны-импортеры не только по трубам, но и в сжиженном виде. Альтернативой трубопроводным проектам «Газпрома» является экспорт сжиженного газа с севера России. Компания «НОВАТЭК» является основным акционером предприятия «Ямал-СПГ», но в нем участвует и Китай. Все три производственные линии завода уже введены в строй с общей мощностью 17,5 млн тонн в год. «НОВАТЭК» привлекает партнеров для строительства второй очереди завода под названием «Арктик СПГ-2», ввод которой в строй намечен на 2022 год. Кроме того, речь идет о строительстве третьей очереди завода к 2030 году. Суммарное производство сжиженного природного газа

может достигнуть 70 млн тонн в год. Потенциал «НОВАТЭКа» привлекает глобальных инвесторов, в том числе, China National Petroleum Corp. Сотрудничество Китая и России напрямую позволяет обойти санкционное давление Запада.

Сегодня устойчивым положением в энергетической сфере во всем мире назвать нельзя. Ощущение политической нестабильности, углубление разделительных линий и появление «красных черт» в отношениях между странами повышает риски и создает неопределенность (Загорский, 2016; Загорский, 2018). Россия всё больше ориентируется на Восток, на Азию (Лабеецкая, 2018), что, по мнению Запада, является рискованным. Как бы «вдруг» по поводу российского (естественного, надо заметить) присутствия в Арктике оживились не только арктические страны, но и очень далекие от северных широт государства. И первую скрипку, как часто бывает, пытаются играть США (страна является арктической, имея один малонаселённый штат на севере – Аляску. Вся остальная территория находится в широтном отношении южнее России) (Сергунин, Конышев, 2018). Однако опыт показывает, что лучше развивать и расширять проверенные отношения.

Поэтому развитие проектов с КНР по сжижению газа из Арктики получили дальнейшее развитие к лету 2019 года. НОВАТЭК выбрал подрядчиком для строительства второго арктического проекта «Арктик СПГ-2» британскую компанию Technip FMC. Суммарная стоимость инвестиций – до 25,5 миллиардов долларов. Первая очередь будет запущена в 2023 году, вторая – в 2024, третья – в 2025 году. Активы распределяются следующим образом: НОВАТЭК снизит свою долю с 70 до 60 %, 10 % уйдут французской Total, 10 % – у китайских компаний CNPC и SINOOC. На 10 % претендует корейская Kogas и японские компании (Лекух. Арктический локомотив...)⁶. Таким образом, российская стратегия освоения новых газоносных провинций связывает воедино большое количество инвесто-

⁵ Андрей Карабьянц. Падение добычи нефти в Китае прекратилось, но зависимость от импорта растёт. [Электронный ресурс]. URL: <https://1prime.ru/energy/20190731/830204088.html> (дата обращения 30.06.2019).

⁶ Дмитрий Лекух. Арктический локомотив, или Десятки миллиардов в новые мощности СПГ. [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20190523/1554816814.html> (дата обращения 30.06.2019).

ров и собственников из Азии: их взаимная экономическая заинтересованность поневоле принуждает к договороспособности. Проект реализуется на базе месторождения Утреннее, чьи суммарные запасы оцениваются в 13,835 миллиардов баррелей нефтяного эквивалента. Вблизи порта Сабетта НОВАТЭК планирует решение о строительстве завода «Обский СПГ», ресурсной базой которого должны стать Верхнетиутейское и Западно-Сеяхинское месторождения. Завод будет оснащен российской технологией сжижения газа «Арктический каскад».

Фактически Россия в условиях торговых войн и санкций обеспечит «подушку безопасности» как Китаю, так и себе. В рамках Санкт-Петербургского экономического форума в июне 2019 года КНР и РФ договорились создать совместное предприятие (СП) в рамках проекта «Арктик СПГ-2». Это является большой редкостью для КНР и демонстрирует беспрецедентно высокий уровень доверия и экономической открытости в работе с российскими партнерами. Сделка рассматривается как «модельная», то есть открывается окно возможностей действовать по стандартам и в других отраслях. Так работает сегодня интеграционная стратегия между двумя странами.

Российское трансграничное сотрудничество проходит в рамках инициативы «Один пояс, один путь» (Чубаров, Калашников, 2018) и Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В мае 2018 года было подписано соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР. Нынешний уровень китайско-российских отношений является результатом совместных усилий двух стран и народов. Он отвечает интересам двух стран. За последние годы лидеры КНР и России встречались более 30 раз; они на стратегическом уровне способствуют развитию двусторонних отношений. Стабильный рост товарооборота между странами основывается на деловом сотрудничестве, упрочении взаимодействия по энергоресурсам.

В апреле 2019 года в Пекине состоялся второй форум «Один пояс, один путь». В нём приняли участие лидеры почти 40 стран, а также представители свыше 150 стран и организаций. За шесть лет со

времени провозглашения инициативы Си Цзиньпином немало сделано: построены скоростные железные дороги и мосты; благоустроены порты; вырос индустриальный сектор; снижены торговые издержки и улучшена логистика. Особое внимание было уделено сопряжению «Пояса и пути» с ЕвЭС, форматом которого является выдвинутая В.В. Путиным инициатива Большого Евразийского (Евразийского) партнерства на основе ШОС. Созданный Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) будет финансировать, прежде всего, инфраструктурные проекты, так как из шести транспортных маршрутов два проходят через Россию. По Северному морскому пути будет проходить «Ледяной Шёлковый путь». Китай также будет участвовать в освоении Арктики. Российские и китайские подходы совпадают в главном – целью проектов является развитая транспортная, энергетическая, телекоммуникационная инфраструктура. В России частью евразийских транспортных коммуникаций станут реконструированные Транссиб и БАМ. Их пропускная способность увеличится в 1,5 раза. Российский интерес к «Поясу и пути» обусловлен также перспективами создания континентальной энергетической инфраструктуры. Условием реализации всех интеграционных процессов будет укрепление китайско-российских отношений, которые подходят к уровню геополитического союза. Российский президент В.В. Путин считает, что объединение Северного морского пути (российская Арктика) и китайского «Морского Шёлкового пути» позволит создать конкурентный маршрут, связывающий Северо-Восточную, Восточную, Юго-Восточную Азию с Европой. Это предусматривает строительство морских терминалов и логистических центров. На российском Севере, кроме нового порта Сабетта, будут построены другие новые порты. Китай также активно участвует в освоении Арктики. Две компании из большой нефтегазовой тройки купили 10 % в проекте «Арктика СПГ-2». Сжиженный газ с Ямала вывозят танкерами арктического класса, причем самого высокого – Arc7. Сегодня их 15. Эти суда строились специально под заводы СПГ на Ямале. На рынке их просто нельзя купить, стоят они дорого. Для того чтобы снизить на них нагрузку

ку, в Мурманске и на Камчатке будут построены терминалы для перевалки газа.

Что получают Россия и Китай в ходе реализации проекта «Один пояс, один путь»? Второй форум подвел некоторые итоги и обозначил задачи. Проект «связывает» транспортно-логистически и экономически большое пространство Азии, задает новые тренды развития, привлекает новых участников. Интересно, что в негативной оценке этого проекта сошлись все элитарные группы США (Шенин, 2018). Оппоненты из Вашингтона «предостерегли» участников проекта от попадания в китайскую долговую кабалу. В первую очередь это касается Пакистана и Малайзии. Риском для России может стать отставание интеграционных процессов на постсоветском пространстве в рамках ЕАЭС. Проект создаёт «новое пространство для роста мировой экономики и новой платформы для международной торговли и инвестиционной деятельности» (Павленко. В чём интерес...) ⁷. Можно сказать, что это попытка ограничить деструктивное влияние на торгово-экономические процессы в мире через американскую монополию в международных институтах, в том числе в ВТО. Россия может получить развитую транспортную, телекоммуникационную инфраструктуру. Российский интерес обусловлен также формированием континентальной энергетической инфраструктуры (диверсификация торговли энергоносителями в пользу России). Основным условием реализации всех проектов было обозначено укрепление российско-китайских отношений, которые все ближе подходят к уровню полноценного геополитического союза.

В сотрудничестве России и Китая всё более обозначается арктическая тема. В последнее десятилетие тема Арктики стала регулярно обсуждаемой во всём мире, и связано это было с активизацией России на Севере. С 2013 г. Россия потратила миллиарды долларов на строительство и модернизацию семи военных баз вдоль Северного морского пути. Первый ледокол Россия построила ещё в

19 веке, а в 1957 г. – первый атомный ледокол «Ленин». Сегодня у России – самый мощный ледокольный флот, включающий 4 атомных ледокола – «Ямал», «50 лет Победы», «Таймыр», «Вайгач». Строятся ещё 3 атомных ледокола – «Арктика», «Сибирь», «Урал», которые войдут в строй до 2022 года. Кроме того, ведётся подготовка к строительству сверхмощных ледоколов нового проекта «Лидер». Сложившийся баланс сил в этом регионе совершенно не устраивает США.

Изменения климата привели к сокращению объёмов арктического льда. В 2019 г. ледяной покров был на 42 % меньше, чем в 1980 году. Возникли новые транспортные возможности: по оценкам экспертов, срок доставки грузов по Северному морскому пути из Европы в Китай примерно на 40 % короче, чем через Суэцкий канал. Это превратило безопасную северную границу России в поле разработки месторождений, развитие инфраструктуры и потенциального конфликта с недовольными таким положением (Гутенев, 2019. С. 87).

Москва видит большие возможности в развитии Северного морского пути как части стратегии «Один пояс, один путь». Регулярным стало обсуждение арктической тематики на различных площадках. 9–10 апреля 2019 г. в Санкт-Петербурге состоялся V международный арктический форум «Арктика – территория диалога», в котором приняли участие более 3600 человек. Позицию России выразил министр иностранных дел С. Лавров: «Американцы считают, что только они одни могут заказывать музыку и создавать свои собственные правила. Северный морской путь – это наша национальная транспортная артерия. Международное право предоставляет России существенные права в использовании данной территории. Это как правила дорожного движения. Если вы едете в другую страну и садитесь за руль, вы подчиняетесь их правилам» (Фой, Астрашевская. Россия претендует...) ⁸.

Страны, согласные с такой постановкой вопроса, усматривают в такой позиции России большие

⁷ Владимир Павленко. В чём интерес России к китайскому «поясу и пути»? [Электронный ресурс]. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2620744.html> (дата обращения 30.06.2019).

⁸ Генри Фой, Анастасия Астрашевская. Россия претендует на господство в Арктике. [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/politic/20190502/245020223.html> (дата обращения 02.05.2019).

возможности. В 2018 г. по Северному морскому пути прошли суда 20 стран. Китай начал строительство своих ледоколов. Пока он имеет два ледокола «Снежный дракон», но намерен расширять свой ледокольный флот. Хотя Китай не является арктическим государством, но свои интересы (прежде всего, в добыче и транспортировке углеводородов Арктики) в северных широтах у Пекина есть. В январе 2018 г. Госсовет КНР издал первую Белую книгу по политике в Арктике. В ней отмечалось, что Пекин готов принять сформулированные арктическими странами условия его участия в регионе; он не стремится изменить статус-кво и принимает сложившуюся систему международного права и международных отношений (Загорский, 2019. С. 83).

Были обозначены цели и основные принципы Китая в рамках арктической позиции: уважение, сотрудничество, взаимная выгода, обеспечение продолжительного развития (Куан Цзэнцзюнь, Оу Кайфэй, 2019). Таким образом, взаимное уважение и учёт интересов, добрососедские отношения с Россией обеспечивают Китаю определённые преференции в развитии экономики.

Укреплению китайско-российских связей способствуют регулярные визиты официальных лиц в сопредельные страны. Так, Премьер-министр России Д. Медведев в октябре 2018 г. побывал в КНР. Он провёл ряд двусторонних встреч, в том числе, с Председателем КНР Си Цзиньпином и Премьером Госсовета КНР Ли Кэцяном. Было отмечено, что в настоящее время реализуются крупнейшие проекты, включая трансграничные. Прежде всего, это – Евразийский транспортный коридор между Китаем, Россией и странами Европы. Помимо этого, есть и транспортные проекты, к примеру, создание широкофюзеляжного дальнемагистрального самолёта. У России есть технологии и компетенции, у Китая – инвестиции и большой внутренний спрос.

В результате ряда встреч российской и китайской сторон было подписано соглашение по развитию сельского хозяйства Дальнего Востока и Байкальского региона России и северо-востока Китая. Федеральная Таможенная служба РФ и Главное таможенное управление КНР будут совершенствовать порядок проведения таможенных операций и

таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых через границы, в том числе, в рамках электронной торговли. Одна из серьезных задач, которую предстоит решить, – удвоение товарооборота между странами и доведение его со 100 до 200 миллиардов долларов. Россия имеет хорошие перспективы в насыщении рынка Китая сельскохозяйственной продукцией. Это – мясная, молочная, кондитерская продукция. Китайская сторона выразила заинтересованность в создании научно-инновационного фонда для поддержки научно-технических разработок. В условиях санкционного давления Запада обе страны договорились расширить взаиморасчёты в национальных валютах. Подобного рода проекты хорошо отражают целеполагание обеих сторон: развивать экономику для улучшения жизни народа.

Китайско-российские связи динамично развиваются. Безусловным плюсом Китая является то, что он последовательно и упорно выполняет задачи, которые намечает на десятилетия вперед. Вектор развития, заложенный Дэн Сяопином в 1978 году, сделал Китай быстроразвивающейся страной. С приходом к власти Си Цзиньпина программа была скорректирована; были обозначены новые направления работы. К 2021 году (год столетия образования Компартии Китая) предполагается закончить с нищетой и создать единое общество «Сяокан», а к 2049 году (год столетия КНР) – стать «могучей модернизированной социалистической державой». Имея мощный экономический базис, было принято решение переориентировать всю экономику страны с экспорта товаров на внутренний рынок. Повышение уровня жизни внутри страны гарантирует высокий спрос на собственные товары. Аналогичные задачи стоят и перед Россией. Совместные усилия в продвижении ряда проектов еще больше сближают Китай и Россию. Россия и Китай в современной ситуации прилагают огромные усилия для сохранения мира и стабильности на планете. Опыт развития совместных масштабных проектов, в том числе в сфере энергетики, показывает, что любые позитивные, справедливые и общие цели достижимы. Мы явно видим перспективы углубления отношений двух стран в будущем.

Библиографический список

Базаров В.Б. Трансграничные Восточно-Азиатских регионов в евразийском взаимодействии // Уральский исторический вестник. 2008. № 2 (19). С. 131–136.

Ван Ч., Савкович Е.В. Формирование пояса развития в Синцзян-Уйгурском автономном районе КНР в начале 2010-х гг. // Вестник Томского государственного университета. История. 2018. № 55. С. 94–99.

Гутенев М.Ю. Северный морской путь в арктической политике РФ // Мировая экономика и международные отношения. Т. 63. № 1. 2019. С. 83–87.

Загорский А.В. Китай принимает условия в Арктике // Мировая экономика и международные отношения. Т. 63. № 7. 2019. С. 76–83.

Загорский А.В. Россия и Китай в Арктике: разногласия реальные или мнимые // Мировая экономика и международные отношения. 2016. Т. 60. № 2. С. 63–71.

Загорский А.В. Хрупкое спокойствие Арктики // Мировая экономика и международные отношения. Т. 62. № 9. 2018. С. 97–102.

Калугин П.Е. Отношения Российской Федерации с Турцией в сфере энергетики: построение стратегического сотрудничества. Иркутск: Изд-во Иркутского государственного университета. 2012. 135 с.

Кокшаров В.А. Трансграничное сотрудничество в Центральной Азии: постсоветский синдром // Уральский исторический вестник. 2013. № 2 (39). С. 96–101.

Куан Цзэнцзюнь, Оу Кайфэй. Новая политика Китая по Арктике // Мировая экономика и международные отношения. Т. 63. № 7. 2019. С. 84–91.

Лабетская Е.О. Россия – ЕС: «soft-power risks» в евразийско-арктическом контексте // Мировая экономика и международные отношения. Т. 62. № 9. 2018. С. 112–120.

Марченко О.В., Подковальников С.В., Савельев В.А., Соломин С.В., Чудинова Л.Ю. Россия в евразийской электроэнергетической интеграции // Мировая экономика и международные отношения. 2018. Т. 62. № 6. С. 18–29.

Мастепанов А.М. Об эволюции прогнозов развития мировой энергетики, сделанных в 2013/2014 и 2016 г. // Нефтяное хозяйство. 2017. № 4. С. 20–25.

Мастепанов А.М. Прогнозы развития мирового нефтегазового комплекса как отражение глобальных проблем и тенденций энергопотребления // Нефтяное

References

Bazarov V.B. (2008) Transboundary borders of the East Asian regions in the Eurasian interaction. *Ural'skii istoricheskii vestnik* = Ural Historical Bulletin. No. 2 (19). P. 131–136. (In Russ.)

Van Ch., Savkovich E.V. (2018) Formation of the development belt in the Xinjiang-Uygur Autonomous Region of the PRC in the early 2010s. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya* = Bulletin of Tomsk State University. History. No. 55. P. 94–99. (In Russ.)

Gutenev M. Yu. (2019) The Northern sea route in the Arctic policy of the Russian Federation. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* = World Economy and International Relations. Vol. 63. No. 1. P. 83–87. (In Russ.)

Zagorskiy V.A. (2019) China has the conditions in the Arctic. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* = World Economy and International Relations. Vol. 63. No. 7. P. 76–83. (In Russ.)

Zagorskii A.V. (2016) Russia and China in the Arctic: real or perceived differences. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* = World Economy and International Relations. Vol. 60. No. 2. P. 63–71. (In Russ.)

Zagorskiy A.V. (2018) Fragile calm of the Arctic. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* = World Economy and International Relations. Vol. 62. No. 9. P. 97–102. (In Russ.)

Kalugin P.E. (2012) Relations between the Russian Federation and Turkey in the Energy Sector: Building Strategic Cooperation. Irkutsk: Irkutsk State University. 135 p. (In Russ.)

Koksharov V.A. (2013) Transboundary Cooperation in Central Asia: Post-Soviet Syndrome. *Ural'skii istoricheskii vestnik* = Ural Historical Bulletin. No. 2 (39). P. 96–101. (In Russ.)

Kuan Zengjun, OU Kaifei. (2019) China's new Arctic policy. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* = World Economy and International Relations. Vol. 63. No. 7. P. 84–91. (In Russ.)

Labetskaya E.O. (2018) Russia-EU: "soft-power risks" in the Eurasian-Arctic context. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* = World Economy and International Relations. Vol. 62. No. 9. P. 112–120. (In Russ.)

Marchenko O.V., Podkova'nikov S.V., Savell'ev V.A., Solomin S.V., Chudinova L.Yu. (2018) Russia in Eurasian Electric Power Integration. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* = World Economy and International Relations. Vol. 62. No. 6. P. 18–29. (In Russ.)

Mastepanov A.M. (2017) On the evolution of forecasts of world energy development made in 2013/2014 and 2016. *Neftyanoe khozyaistvo* = Oil Industry. No. 4. P. 20–25. (In Russ.)

Mastepanov A.M. (2018) Forecasts of development of the world oil and gas complex as a reflection of global problems and trends in energy consumption. *Neftyanoe*

хозяйство. 2018. № 5. С. 6–11.

Рогинко С.А., Шмаль Г.И. Российская нефтяная промышленность и Парижское соглашение: вызовы и риски // Нефтяное хозяйство. 2019. № 9. С. 50–55.

Сергунин А.А., Конышев В.Н. Российско-американские отношения в Арктике: сотрудничество или соперничество? // Мировая экономика и международные отношения. Т. 62. № 9. 2018. С. 103–111.

Суй Г. Интересы и политика Китая в Арктике: история, правовые основы и реализация // Мировая экономика и международные отношения. 2016. Т. 60. № 2. С. 52–62.

Чжан Цзя Цзюнь. Российско-китайское сотрудничество в сфере энергетики (к историографии вопроса) // Известия Лаборатории древних технологий. 2019. Т. 15. № 1. С. 256–266.

Чубаров И.Г., Калашников Д.Б. «Один пояс – один путь»: глобализация по-китайски // Мировая экономика и международные отношения. Т. 62. № 1. 2018. С. 25–63.

Шенин С.Ю. «Шёлковый путь» 21 века: дискуссия в США // Мировая экономика и международные отношения. Т. 62. № 9. 2018. С. 60–70.

Шмаль Г.И. Нефтегазовый комплекс в условиях геополитических и экономических вызовов: проблемы и пути решения // Нефтяное хозяйство. 2017. № 5. С. 8–11.

Критерии авторства

Чжан Цзя Цзюнь выполнил исследовательскую работу, на основании полученных данных провел анализ и обобщение, получил некоторые выводы, подготовил рукопись к печати, имеет на статью авторские права и несет полную ответственность за ее оригинальность.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

Сведения об авторе

Чжан Цзя Цзюнь, аспирант кафедры мировой истории и международных отношений, Иркутский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1, Россия, ✉ e-mail: 314372557@gg.com

khozyaistvo = Oil Industry. No. 5. P. 6–11. (In Russ.)

Roginko S.A., Shmal G.I. (2019) Russian oil industry and the Paris agreement: challenges and risks. *Neftyanoe khozyaistvo* = Oil Industry. No. 9. P. 50–55. (In Russ.)

Sergunin A.A., Konyshov V.N. (2018) Russian-American relations in the Arctic: cooperation or rivalry? *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* = World Economy and International Relations. Vol. 62. No. 9. P. 103–111. (In Russ.)

Syui G. (2016) China's interests and policies in the Arctic: history, legal framework and implementation. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* = World Economy and International Relations. Vol. 60. No. 2. P. 52–62. (In Russ.)

Zhang Jia Jun. (2019) Russian-Chinese energy cooperation (on the historiography of the issue). *Izvestija Laboratorii drevnih tehnologii* = Journal of Ancient Technology Laboratory. Vol. 15. No. 1. P. 256–266. (In Russ.)

Chubarov I.G., Kalashnikov D.B. (2018) "One belt is one way" globalization in Chinese. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* = World Economy and International Relations. Vol. 62. No. 1. P. 25–63. (In Russ.)

Shenin S.Yu. "Silk road" of the 21st century: discussion in the USA. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* = World Economy and International Relations. Vol. 62. No. 9. P. 60–70. (In Russ.)

Shmal G.I. (2017) Oil and Gas complex in the conditions of geopolitical and economic challenges: problems and solutions. *Neftyanoe khozyaistvo* = Oil Industry. No. 5. P. 8–11. (In Russ.)

Attribution criteria

Zhang Jia Jun performed research work, based on the results obtained, made a generalization, prepared the manuscript for publication, has the copyright to the article and is fully responsible for its originality.

Conflict of interest

The author declares no conflict of interest.

The author has read and approved the final manuscript.

Information about the author

Zhang Jia Jun, postgraduate student of the Department of World History and International Relationship, Irkutsk State University, 1 K. Marx street, Irkutsk 664003, Russia, ✉ e-mail: 314372557@gg.com