



**ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ДОРОЖНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРОЙ РОССИИ В РАМКАХ МЕЖДУНАРОДНОГО
ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»**

Аннотация: Россия является ключевой частью новой глобальной китайской инициативы "Один пояс, один путь", которая распространяется практически на всю Евразию. Прекращение западных инвестиций в инфраструктуру и энергетику проекта ввиду санкций США делают роль России еще более значимой. В настоящее время ведутся две работы: скоростная железная дорога Москва-Казань и Ямальский завод сжиженного газа. Эти усилия основаны на недавнем китайско-российском энергетическом сотрудничестве и более длительной истории партнерства в области транспортной инфраструктуры, в которой Китай сейчас является инвестором. В данной статье рассмотрены факторы развития государственного управления российской дорожной инфраструктурой под влиянием проекта «Один пояс, один путь»

Ключевые слова: Россия, Китай, Новый Шелковый путь, Евразия, инфраструктура, государственное управление, дорожная отрасль

© Rodionova D.N., Lkhasaranov R.

**STATE MANAGEMENT OF ROAD INFRASTRUCTURE OF RUSSIA IN
THE FRAMEWORK OF THE INTERNATIONAL PROJECT "ONE BELT,
ONE WAY"**

Annotation: Russia is a key part of the new global one-belt, one-track Chinese initiative, which extends across almost all of Eurasia. The cessation of Western investment in the infrastructure and energy of the project due to US



ИЗВЕСТИЯ
ИНСТИТУТА ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ
Бурятского государственного университета

sanctions makes Russia's role even more significant. Currently, two works are underway: the Moscow-Kazan high-speed railway and the Yamal liquefied natural gas plant. These efforts are based on recent Sino-Russian energy cooperation and a longer history of transport infrastructure partnerships, in which China is now an investor. This article discusses the factors of development of the Russian road infrastructure under the influence of the project "One belt, one way"

Keywords: Russia, China, New Silk Road, Eurasia, infrastructure, state management

В сентябре 2013 года в Казахстане председатель КНР Си Цзиньпин объявил о глобальной стратегии «Нового Шелкового пути», также именуемой «Один пояс, один путь». Данный проект помимо всего прочего фактически включает в себя несколько сетей автомобильных, железных дорог и трубопроводов. Если они будут построены, это расширит сеть транспортной инфраструктуры Китая на запад по суше, морю и, возможно, даже по льду.

Китайская национальная комиссия по развитию и реформам в общих чертах описала транспортную сеть в документе, опубликованном в марте 2015 года и озаглавленном «Видение и действия по совместному строительству экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути 21-го века». Экономический пояс Шелкового пути будет состоять из Евразийского сухопутного моста и шести экономических коридоров, в том числе: Китай-Монголия-Россия, Китай-Центральная Азия-Западная Азия и Китай-Индокитай. Морской шелковый путь соединит Китай с Европой через Индийский океан и южную часть Тихого океана через Южно-Китайское море. Хотя это и не упомянуто в документе, еще один потенциальный морской проход мог бы пройти через Арктику по Северному морскому пути России, который Китай рассматривает как возможность диверсифицировать свои торговые пути и развивать свой северо-восточный регион.



Россия, которая крайне нуждается во вливаниях капитала в свою инфраструктуру, а также в нефтяной, газовой и горнодобывающий секторы, все больше открыта для китайских инвестиций, поскольку она поворачивает сферу интересов на восток¹.

В современной России автомобильное и железнодорожное движение во многом зависит от фундамента, заложенного в советское время. В течение 1990-х годов хаотическая приватизация привела к значительному сокращению государственных субсидий на инфраструктуру. В 2000 году годовой показатель валового накопления основного капитала составлял всего 49% от суммы в 1993 году. Нефтяная и газовая промышленность также полагаются на стареющую инфраструктуру, которая потребует значительных инвестиций для продвижения на север, где есть неиспользованные запасы, которые находятся в суровых условиях окружающей арктической среды.

В мае 2015 года президент Владимир Путин и президент Си Цзиньпин встретились в Москве и подписали многочисленные двусторонние соглашения о сотрудничестве. Министерство транспорта Китая, Министерство транспорта России, Китайские железные дороги и Российские железные дороги подписали соглашение о сотрудничестве и финансировании высокоскоростной железной дороги между Москвой и Казанью. Дополнительное трехстороннее соглашение касалось строительства так называемого Северного железнодорожного коридора из Курагино, Россия, после проекта по добыче коксующегося угля в Овооте, Монголия, в порт Тяньцзинь в Китае.

К настоящему времени в рамках двух проектов в России под эгидой Шелкового Пути достигнут значительный прогресс в строительстве: высокоскоростная железная дорога Москва-Казань и Ямальский завод по

1. ¹ Канаев Е.С. Развитие Дальнего Востока России и Сибири: взаимодействие национальных, региональных и глобальных последствий [Текст] / Е.С. Канаев – Лондон: Международное сотрудничество в освоении Дальнего Востока и Сибири России, 2015 – 19-37 с.



ИЗВЕСТИЯ
ИНСТИТУТА ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ
Бурятского государственного университета

сжижению природного газа (СПГ) в Арктике вдоль Северного морского пути. Во-первых, 770-километровая железная дорога Москва-Казань свяжет российскую столицу со столицей Татарстана, которая является восьмым по величине городом страны. В конце концов, эта связь может стать частью более длинной высокоскоростной железнодорожной системы, которая соединит Пекин с Берлином через Россию.

Государственное управление строительством такого проекта будет иметь некоторые особенности, связанные со спецификой международного участия. Это безусловно затронет и региональные органы в сфере инфраструктуры, доля ответственности которых в строительстве также будет присутствовать. Если раньше вопрос финансирования строительства объектов транспортной инфраструктуры был одним из наиболее проблемных, то в данном случае эта проблема будет беспокоить менее всего. Строительство объектов транспортной инфраструктуры реализуется в рамках распоряжения Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года, № 1734-р «О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года».

China Railway Group вкладывает 400 миллиардов рублей (6,1 миллиарда долларов США) в строительство высокоскоростной железной дороги, что сократит время в пути с 14 до 3,5 часов. Китайские и российские компании также договорились о сотрудничестве в строительстве высокоскоростных железнодорожных перевозок в России по маршруту с китайским опытом. Проект Москва-Казань напоминает о первых годах строительства железных дорог в России 19-го века, когда, хотя правительство построило и владело некоторыми железнодорожными линиями, большая часть фактически принадлежала иностранным концессионерам и частным компаниям.

Линия между Москвой и Казанью, вероятно, образует самый масштабный проект в России с участием китайского капитала и технологий,



ИЗВЕСТИЯ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ Бурятского государственного университета

и будущее двустороннее сотрудничество на российских железных дорогах может зависеть от его успеха.

Помимо этих двух конкретных инвестиционных проектов, Китай рассматривает ряд других возможных инвестиционных возможностей, которые расширили бы его инфраструктуру в России. Во-первых, в Приморском крае, который граничит с Китаем и Тихим океаном, российские политические лидеры ищут китайские инвестиции в два международных транспортных коридора: Приморье-1 и Приморье-2. Эти коридоры соединят пограничный город Суйфэньхэ, где когда-то проходила Восточная китайская железная дорога, с морскими портами Приморского края, такими как Владивосток. Суйфэньхэ / Пограничный, наряду с другими пунктами пересечения китайско-российской границы, такими как Хэйхэ / Благовещенск и Маньчжурия / Забайкальск, через которые проходит Транссибирская магистраль по пути в Пекин, будет осуществлять трансграничную торговлю различными товарами и услугами. Такие связи демонстрируют, что, по крайней мере, в масштабах трансграничных территорий экономические отношения между Россией и Китаем выходят за пределы природных ресурсов.

Управление строительством данных объектов будет возложено в большей степени на региональные органы власти при значительном содействии со стороны федеральных структур и при участии китайского капитала и технологий.

Второй проект может быть реализован в столице Республики Саха на северо-востоке России. Якутск - один из крупнейших городов мира, где нет круглогодичного наземного сообщения с национальной автомобильной или железнодорожной сетью. Строительство моста из Якутска через реку Лена, который мог бы связать город с остальной транспортной сетью России, считается одним из важнейших проектов в рамках Транспортной стратегии России. В июле 2016 года президент Путин поддержал предложение главы

региона о привлечении китайских инвестиций для строительства моста. Лоббирование российскими лидерами строительства моста такого стратегического значения предполагает, что капиталовложения в инфраструктуру могут затмить национальные интересы. Таким образом, это, пожалуй, главная причина, по которой планы Китая по развертыванию Шелкового Пути в России до сих пор вызвали больше положительных, чем отрицательных откликов у его соседа.

Несмотря на стремление Пекина содействовать экономическому развитию стран «пояса и дороги» укреплять обмены и взаимное обучение между различными цивилизациями и содействовать миру и развитию во всем мире, взаимные подозрения и национальные различия в планировании и государственном управлении строительством инфраструктуры могут помешать трансконтинентальному обязательству.

Две страны подписали соглашение о строительстве моста через реку, чтобы сократить железнодорожное сообщение между Кимкано-Сутарским никелевым рудником и сталелитейным заводом в Китае, но проект остается в подвешенном состоянии.

В то время как Китай завершил свою 2-километровую часть в июле 2016 года, России еще предстоит построить свою сторону моста, хотя губернатор местного российского региона назвал его «продолжением Великого шелкового пути». Наполовину сделанный мост, свисающий через Амур, иллюстрирует вторую проблему, которая может бросить вызов проектам Россия-Китай. Это иллюстрирует существенные проблемы в организации управления строительством объектов инфраструктуры в регионах России в целом, которые по сравнению с Китаем, имеют большое влияние на ход реализации проектов. Такая тенденция может ослабить будущий интерес Китая к инвестициям в российскую инфраструктуру.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ



ИЗВЕСТИЯ
ИНСТИТУТА ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ
Бурятского государственного университета

1. Канаев Е.С. Развитие Дальнего Востока России и Сибири: взаимодействие национальных, региональных и глобальных последствий [Текст] / Е.С. Канаев – Лондон: Международное сотрудничество в освоении Дальнего Востока и Сибири России, 2015 – 19-37 с.
2. Лукин А.А. Российское восприятие угрозы Китая [Текст] / А.А. Лукин – Нью-Йорк: Угроза Китая: восприятие, мифы и реальность, 2004 – 87-114 с.
3. Пальцев С.П. Сценарии экспорта российского природного газа до 2050 года [Текст] / С.П. Пальцев – Москва: Энергетическая экономика, 2014 – 262 с.
4. Рыжова Н.В., Иоффе Г. Трансграничный обмен между Россией и Китаем: дело Благовещенска и Хэйхэ [Текст] / Н.В. Рыжова – Москва: Евразийская география и экономика 50 (3), 2009 – 348-364 с.
5. Заявление Президента России В.В. Путина [Электронный ресурс] / Заявления для прессы по итогам российско-китайских переговоров, 8 мая 2015 – Режим доступа: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/49433> [Дата обращения: 23.04.20]

Родионова Д.Н., кандидат социологических наук, доцент кафедры государственного и муниципального управления Институт Экономики и Управления Бурятский государственный университет им. Доржи Банзарова Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а, e-mail: rodar79@mail.ru

Лхасаранов Р.Г., студент магистратуры 2 курс, Институт Экономики и Управления Бурятский государственный университет им. Доржи Банзарова Россия, г. Улан-Удэ

Rodionova D.N., PhD in sociology Associate Professor, Department of State and Municipal Administration Institute of Economics and Management Banzarov



ИЗВЕСТИЯ
ИНСТИТУТА ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ
Бурятского государственного университета

Buryat State University Russia, Ulan-Ude

Lkhasaranov R. graduate student 2 year, Institute of Economics and Management

Banzarov Buryat State University Russia, Ulan-Ude