

УДК 338:656 (470+510)

DOI: 10.18324/2224-1833-2021-4-38-42

## Развитие транспортно-логистической системы между Россией и Китаем

С.С. Древецкая

Байкальский государственный университет, ул. Ленина 11, Иркутск, Россия  
sdrev777@mail.ru

Статья поступила 20.09.2021, принята 16.11.2021

*В современных условиях трансформации политических и экономических отношений в мире мы наблюдаем процессы сближения в вопросе межгосударственных связей между Россией и Китаем. Данный факт определяет реализацию принципиально новых подходов во взаимодействии двух стран в области транспортно-логистического обеспечения.*

**Ключевые слова:** торговые связи, пандемия, транспортные коридоры проблемы, сотрудничество.

## Development of the transport and logistics system between Russia and China

S.S. Drevetskaya

Baikal State University; 11, Lenin St., Irkutsk, Russia  
sdrev777@mail.ru

Received 20.09.2021, accepted 16.11.2021

*In the modern conditions of transformation of political and economic relations in the world, we observe the processes of convergence in the issue of interstate relations between Russia and China are observed. This fact fulfills high new approaches in the interaction of the two countries in the field of transport and logistics support.*

**Keywords:** trade relations, pandemic, transport corridors, problems, cooperation.

Усиление партнерских отношений и сотрудничества между Россией и Китаем в условиях противостояния странам Запада инициировало интерес к Китаю как к стратегическому партнеру России. Загадочный мир Востока актуализируется в образе Китая, пробуждая скрытые архетипические представления о сакральности и образе «чужих». В начале XXI века специфика репрезентации Китая становится объектом пристального внимания как китайских исследователей, так и ученых других стран.

Северо-Восточный Китай и Дальний Восток России, имея протяжённую общую границу, уже долгое время связаны друг с другом различного уровня контактами. Пекин и Москва заключают соглашения, разрабатывают проекты, составляют программы, открывающие перспективы двустороннему сотрудничеству и совместному развитию. В течение трёх десятилетий эксперты из России, Китая и других стран ведут дискуссии о перспективах укрепления приграничных связей двух государств, дают свои оценки и делают прогнозы.

Исследования С.А. Иванова посвящены приграничному взаимодействию двух стран: выявлены основные противоречия программ сотрудничества [1], изучено мнение российских чиновников о китайских инвесторах [2], рассмотрены перспективы сотрудничества Дальнего Востока и провинций.

А.В. Губин в своих работах рассматривает проблемы сопряжения китайской инициативы «Один пояс – один путь» и продвигаемого Россией Евразийского экономического союза [3] и потенциал Дальнего Востока для включения в проекты. Исследованиям развития международных транспортных коридоров (МТК), перспективам сотрудничества в транспортной сфере и анализу потенциала Дальнего Востока посвящены работы А.И. Фисенко [4] и С.Л. Сазонова [5].

Значительное количество российских исследований по данной теме позволяет создать многогранную картину современных приграничных отношений двух государств. В связи с этим особый интерес представляет изучение взглядов китай-

ских авторов, основных направлений их работ, выявление позиции в отношении трансграничных связей [5].

Первоочередной задачей для китайского руководства остаётся устранение отрицательных факторов путём структурных преобразований, модернизации промышленных предприятий и обеспечения выхода из относительной географической закрытости Северо-Востока в АТР. Почти 3000 км общей границы и долгий опыт регионального взаимодействия с Дальним Востоком России сделали Хэйлуцзян своего рода плацдармом российско-китайского сотрудничества [6]. Она одной из первых установила тесные связи с приграничными территориями РФ: Приморским, Хабаровским и Забайкальским краями, Амурской и Еврейской автономной областями.

В сфере торгово-экономического регионально-го взаимодействия наблюдались периоды подъёма и спада. Начиная с 2017 г. исследователи отмечают стабильный рост экспортных и импортных операций. Так, по данным Харбинской таможни, за первый квартал 2020 г. суммарный товарооборот пров. Хэйлуцзян с Россией составил 31,6 млрд юаней, что на 3% выше по сравнению с тем же периодом в 2019 г. Стоит отметить, что в последние годы российский экспорт заметно превышает импорт за счёт сырьевых ресурсов, в то время как основой экспорта Хэйлуцзяна являются товары лёгкой промышленности. При этом провинция начала терять позиции и утрачивать своё территориальное преимущество из-за увеличения объёмов электронной коммерции с южными провинциями [7].

Товары, произведённые исключительно на её территории, составляют менее 15% от всего объёма экспортируемой продукции, и значительная часть проходит здесь лишь таможенное оформление [6]. Для удержания позиций Хэйлуцзяна Госсовет в 2015 г. одобрил проект создания в провинции зоны свободной торговли (ЗСТ), которая бы стимулировала процесс модернизации и реструктуризации старых промышленных баз и укрепила партнёрские отношения с Россией. Согласно плану правительства, к 2025 г. будет сформирован эффективный механизм обеспечения торговли товарами и услугами, привлечения инвестиций и индустриального сотрудничества посредством введения налоговых льгот, упрощения режимов регистрации участников, карантинного контроля и т.д.

Каждый из трёх территориальных кластеров будет сосредоточен на сотрудничестве в конкретных областях: Харбинский — в сферах высоких технологий, производства новых материалов, биомедицины, финансов и туризма; часть ЗСТ в Хэйхэ станет базой энергетического взаимодей-

ствия, производства экологически чистой продукции и развития пограничной инфраструктуры; специализация кластера в Суйфэньхэ — переработка леса и зерновых [7]. Протяжённость границ пров. Цзилинь с Приморским краем — 241,25 км.

Показатели её торгово-экономического сотрудничества с Россией относительно невысокие: по данным Чаньчуньской таможни, в первом полугодии 2020 г. товарооборот составил 2,28 млрд юаней, что на 13,2% меньше, чем за аналогичный период прошлого года [8]. Сейчас большую часть цзилиньского экспорта составляют промышленные товары, текстильная и швейная продукция, электроника (зачастую не самого лучшего качества), однако шоптуризм по-прежнему занимает важное место. Импорт из РФ представлен в основном сырьём, морепродуктами и продукцией лесопромышленности [9]. Для стимулирования приграничной торговли провинциальные власти добились решения правительства о создании зоны приграничного сотрудничества Чанцзиту, что нашло отражение в двух документах: «Китайский план развития регионального сотрудничества в бассейне р. Туманган» (август 2009 г.) и «Район развития международного сотрудничества — Чаньчунь — Цзилинь — Туманган» (ноябрь 2009 г.). Задачей пилотного района является формирование китайско-российской контактной зоны, которая бы обеспечила пров. Цзилинь доступ к международному коридору для выхода в Японское море через порты Дальнего Востока России [9].

В апреле 2012 г. Государственный совет Китая также одобрил создание Демонстрационной зоны международного сотрудничества в районе реки Туманган КНР, чтобы максимально раскрыть позицию и территориальный потенциал г. Хуньчунь как «окна» китайско-российского трансграничного регионального взаимодействия [10].

Пров. Ляонин не имеет общей границы с Россией, но она связана с Приморским краем РФ регулярным морским сообщением. Китайские авторы называют её «мостом, соединяющим европейскую и азиатскую культуры» по причине геоэкономического преимущества — выхода к Бохайскому заливу, открывающего регион перед всей Северо-Восточной Азией [2]. Ляонин — быстро развивающийся промышленный центр, располагающий мощным индустриальным кластером: авиация, машиностроение, автомобилестроение, электронная и автоматизационная отрасли промышленности. В начале перехода к рыночной экономике Ляонин столкнулся с рядом проблем по реформированию и приватизации госпредприятий, однако здесь программа модернизации старых промышленных баз реализуется наиболее удачно.

В экономике провинции важным является тот фактор, что её взлёты и падения напрямую зависят от финансового участия частных предприятий. За последние годы в Ляонине были открыты несколько промышленных парков, которые предоставили новые возможности для капиталовложений и сотрудничества, что, в свою очередь, содействует дальнейшей инвестиционной деятельности в регионе [2].

Как заявляют китайские авторы, создание единого экономико-логистического пространства является одним из основных базисов развития стран-участниц и служит укреплению связей между ними. Совместное следование инициативе «Один пояс — один путь» позволит увеличить масштабы трансграничного сотрудничества посредством двусторонней работы в области строительства инфраструктуры, энергетики, промышленного производства и сельского хозяйства [3]. Поскольку развитие проблемного для Китая Северо-Востока тесно связано с развитием приграничных территорий России, китайские эксперты часто выказывают своё беспокойство относительно неэффективного приграничного А.И. Лабюк сотрудничества, проблем упущенной экономической выгоды и в своих научных исследованиях ищут варианты преодоления этих трудностей, связывая их с отсутствием чёткой, скоординированной на правительственном уровне трансграничной программы [4].

В 2015 г. китайскими ведомствами с санкции Госсовета КНР началась подготовка проекта по объединению двух интеграционных инициатив, представленных в 2013 г., — «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века» — в общую скоординированную экономико-политическую концепцию регионального взаимодействия государств на суше через создание единого пространства «Один пояс — один путь» [9].

В настоящее время невозможно говорить о внешней политике страны в отрыве от данной инициативы, а потому и трансграничные связи китайские учёные рассматривают через призму включения и сопряжения российских программ с этим интеграционным проектом, представляя в своих работах, какие возможности откроются для российских приграничных зон в случае их присоединения к глобальным планам Китая. Согласно официальной позиции Пекина КНР стремится к созданию объёмной прогнозируемой системы, которая бы включала в себя скоординированные логистические, торгово-экономические, валютные операции и позволила бы использовать экономический потенциал, технологии и инвестиции в евразийском пространстве для максимального

ускорения процесса объединения стран АТР с рынками Европы [10].

В 2013 г. возникла и концепция развития морских торговых путей «Морской Шёлковый путь XXI века», которая уже на том этапе демонстрировала желание КНР включиться в российские арктические проекты. После прошедшего в 2017 г. Международного форума «Один пояс — один путь», на котором российская сторона выразила заинтересованность в совместной работе с КНР в Арктике, ледяной регион в начале 2018 г. был официально включён в программу инициативы, что нашло своё отражение в Белой книге по арктической политике Китая [11].

Китайские эксперты отмечают, что Северный морской канал является значимой транспортной артерией, следовательно, мог бы сыграть важную роль в укреплении позиций Китая. В связи с перспективой освоения ресурсов российской Арктики исследователи предполагают, что объём перевозок грузов по северным морским путям значительно возрастёт, и только совместная работа двух стран даст возможность оптимально использовать этот путь для грузоперевозок [12].

Опираясь на данные социальных опросов жителей Дальнего Востока, китайские учёные отмечают, что дальневосточники готовы сотрудничать с КНР, однако проблема ксенофобии остаётся достаточно ощутимой, со стороны россиян нет полного понимания намерений Китая, им сложно прогнозировать дальнейшие действия второй стороны, что вызывает двусмысленное восприятие ситуаций, некоторые опасения и, соответственно, повышенную настороженность к связям с китайцами. Исследователи полагают, что для преодоления недопонимания между двумя странами и дальнейшего стимулирования сотрудничества необходимо активизировать гуманитарные и культурные обмены. Такая мера способна сократить разрыв и создать основу крепких партнёрских связей, что существенно снизило бы имеющиеся риски для китайского бизнеса на Дальнем Востоке. Эксперты предлагают в первую очередь обратить внимание на международное образование. В этом ключе очень важно предоставлять студентам и специалистам открытую и ёмкую информацию о программах обучения за границей, долгосрочных и краткосрочных стажировках, курсах повышения квалификации, грантах. Помимо развития высшего образования необходимо открывать больше международных школ, которые бы своими качественными программами и просветительской деятельностью привлекали местных жителей, причём в данном случае ставка делается на младших школьников, поскольку дети наиболее гибки и восприимчивы к культурным обменам. А проведение через онлайн-платформы

различных программ, тренингов, мастер-классов и семинаров не только стало бы частью дистанционной, нравами, обычаями стран-соседей без выезда за пределы родного города [10].

11 марта 2021 года в Китае завершилась работа 4 сессии 13 созыва Всекитайского собрания народных представителей (ВСНП), одобрившая 14-й пятилетний план социально - экономического развития страны на 2021-2025 годы и долгосрочные цели до 2035 года. На первое место в рамках 14-ого пятилетнего плана выходит усиление инновационной активности, что открывает большие перспективы для развития двустороннего сотрудничества. Китай и Россия являются крупными странами в мире в области науки и технологий, и углубление сотрудничества в области научно-технологических инноваций отвечает интересам обеих стран.

Начиная с 1999 г., российско-китайская внешняя торговля вступила в четвертый, дрящийся по настоящий момент период своего развития. Стабилизация внутренней ситуации в России как экономической, так и политической, целенаправленные усилия руководства двух стран к развитию экономических взаимоотношению способствовали развитию внешней торговли Китая и России, особенно приграничной. Этому способствовало и то, что китайская экономика в XXI веке вышла на пик своего развития, в том числе за счет увеличения инвестиций в инфраструктуру пограничных пунктов со стороны Китая.

Во внешнеэкономических отношениях России и Китая, как текущих, так и перспективных, одной из ключевых задач, стоящих перед Российской Федерацией, является постепенная реструктуризация торговли, т.е. изменение структуры экспорта и импорта. Первостепенной задачей является реструктуризация экспорта. Это обусловлено тем, что структура экспорта всегда показывает уровень

онного образования, но и дало бы возможность жителям региона познакомиться ближе с культурой развития страны, ключевые особенности и направленность ее экономики.

Для сравнения можно рассмотреть ситуацию с экспортом в Китае, где также, начиная со второй половины 1980-х годов, проводились глубокие экономические реформы. Их целью среди прочего было изменить структуру китайского экспорта на внешние рынки, преодолеть его сырьевой характер (до этого длительное время в экспорте Китая доминировали сырьевые товары, в частности, скипидар, шелк-сырец и др.).

В условиях коронавирусной эпидемии у России существует значительный риск окончательно перейти на позиции экспортера в Китай только природных ресурсов и сырья, тогда как Китай будет экспортировать в Россию высокотехнологичную продукцию. Выгоды для Китая в этом случае будут очевидны, а Россия попадет в еще большую экономическую зависимость от своего восточного партнера.

За плечами России и Китая четырехвековая история взаимодействия. За это время эти отношения прошли различные этапы: от территориальных распрей и политико-идеологической конфронтации до равноправного сотрудничества и взаимопомощи. Однако история показывает, что дружба России и Китая обладает достаточным запасом прочности для решения всех возникающих разногласий и восстановления сотрудничества [11].

В 1995 г. объем двусторонней торговли между Китаем и Россией составлял 3,5 млрд. долл. США., но с 2005 г. экспорт и импорт между двумя державами начал стремительно расти. В итоге в 2020 г. объем двусторонней торговли между странами увеличился до 103,9 млрд. долл. США [8], т. е. более чем в 30 раз.

**Таблица 1.** Динамика товарооборота России и Китая в 2015 - 2020 гг., млн долл.

Год	Товарооборот	Импорт России в КНР	Экспорт России из КНР	Темпы роста товарооборота, %	
				цепные	базисные
2015	63 556	34 950	28 605	100,0	100,0
2016	66 108	38 087	28 021	104,0	104,0
2017	86 964	48 042	38 922	131,5	136,8
2018	108 284	52 218	56 066	124,5	170,4
2019	110919	54 127	56 792	102,4	174,5
2020	103 969	54 908	49 061	93,7	163,6

При этом в 2020 г. товарооборот РФ и КНР снизился 6,27% с годом ранее, причиной такой ситуации стали карантинных мер в связи с пандемией COVID-19. По источникам российских и китайских информационных агентств, страны хотят удвоить объем своей торговли в течение следующих пяти лет – до 200 млрд. долл. США.

Расширению торговли в последние годы способствовал целый ряд факторов, включая снижение взаимных торговых ограничений, действие антироссийских торговых санкций со стороны западных стран, успешный запуск экспорта злаков и сельхозпродукции, реализацию совместных проектов в энергетике, а также постепенное замещение европейского импорта китайским.

Сейчас российско-китайские торговые отношения построены на базе равноправного доверительного партнерства и стратегическом взаимодействии. И несмотря на сложную внешнеполитическую обстановку торговое сотрудничество между РФ и КНР в последние годы успешно развивается и показывает масштабные результаты. Развитие торговли между двумя странами имеет

большое значение для развития двух народов и даже мировой торговли. Торговое сотрудничество России и КНР бурно развивается в последнее время, несмотря на сложную мировую внешнеэкономическую обстановку. Партнерство двух стран в торговой сфере показало масштабные результаты, которые очень впечатляют.

Таким образом, сотрудничество России и Китая укрепляется по всем направлениям, что отвечает коренным интересам народов двух стран, играет важную роль в содействии региональному и глобальному миру, стабильности и развитию. В условиях распространения новой коронавирусной инфекции, ставшей серьезным глобальным вызовом. Россия и Китай тесно взаимодействовали в вопросах борьбы с эпидемией, оказали друг другу своевременную поддержку и помощь, включая направление гуманитарных грузов и обмен опытом противодействия эпидемии. Транспортные коридоры будут развиваться, поскольку это соответствует интересом обеих стран.

#### *Литература*

1. Иванов С.А. Прагматизм и конспирология: представления чиновников юга Дальнего Востока России о китайских инвесторах // Изв. Иркутского гос. ун-та. 2017. Т. 21. С. 110-117.
2. Иванов С.А. Программа сотрудничества восточных регионов России и северо-восточных регионов Китая: политическая значимость и экономическая эффективность // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2018. № 1 (82). С. 54-65.
3. Губин А.В. Проблемы сотрудничества Дальнего Востока России с Китаем // Актуальные проблемы развития КНР в процессе её регионализации и глобализации: материалы X Междунар. науч.-практической конф. (16 апр. 2018 г.). Чита: Забайкальский гос. ун-т, 2018. С. 57-73.
4. Фисенко А.И. Роль международных транспортных коридоров Приморья в обеспечении развития свободного порта Владивосток // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 1 (78). С. 48-54.
5. Сазонов С.Л. Перспективы реализации плана Экономического пояса Шёлкового пути на Дальнем Востоке России // Доклады ИДВ РАН 2018-2019. М.: ИДВ РАН, 2020. С. 143-159.
6. Иванов С.А. Перспективы сотрудничества провинции Хэйлуцзян с Приморским краем // Общество и государство в Китае. 2018. Т. 48. № 1. С. 416-424.
7. Ларин В.Л. «Китайская экспансия» в восточных районах России в начале XXI в. через призму компаративистского анализа // Сравнительная политика. 2020. № 2. С. 9-27.
8. Итоги внешней торговли с основными странами // Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/folder/511> (дата обращения: 22.12.2021).
9. Новые вехи и отправные точки: перспективы китайско-российских отношений в 2021 году // Официальный сайт PrimaMedia [Электронный ресурс]. URL: <https://primamedia.ru/news/1051207/> (дата обращения: 22.12.2021).
10. Тиань И. Китайско-российское торговое сотрудничество: новый импульс развитию // Россия и Азия. 2019. № 2 (7). С. 22-30.
11. Лукьянов В.Ю. Гармонизация системы международных отношений XXI века: идеологический аспект // Вестн. САФУ. Сер. Гуманитарные и социальные науки. 2021. Т. 21. № 2. С. 20-29.
12. Шишкин А.Е. Трансформация ценностей в контексте национальных и цивилизационных разломов // Вестн. САФУ. Сер. Гуманитарные и социальные науки. 2021. Т. 21. № 2. С. 130-140.