Чжан Сяосюэ[1], Яо Яо[1]

[1] Институт экономического менеджмента Хэйхэйского университета, город Хэйхэ, провинция Хэйлунцзян, Китай

Проблемы логистических каналов китайско-российской приграничной торговли и анализ контрмер для их решения в контексте проекта «Один пояс, один путь»

ЦИТИРОВАТЬ СТАТЬЮ:

Чжан Сяосюэ, Яо Яо Проблемы логистических каналов китайско-российской приграничной торговли и анализ контрмер для их решения в контексте проекта «Один пояс, один путь» // Креативная экономика. — 2021. — Том 15. — № 2. — С. 573–590. doi: 10.18334/ce.15.2.111701

АННОТАЦИЯ:

Приграничная торговля является важной составляющей частью российско-китайской торговли, которая в основном осуществляется через каналы приграничных портов. Однако в настоящее время развитие системы приграничной портовой логистики между Россией и Китаем имеет некоторые нерешенные проблемы. В статье рассмотрены современное состояние развития китайско-российского приграничного торгового сотрудничества, его изменения за последние годы с момента вступления в силу инициативы «Один пояс, один путь». Автором выявлены проблемы логистических каналов китайско-российской приграничной торговли и проведен анализ контрмер для решения выявленных проблем в рамках проекта «Один пояс, один путь», а также разработаны мероприятия для развития логистических каналов приграничной торговли России и Китая. Результаты статьи могут быть интересны исследователям, интересующимся тематикой развития логистических каналов китайско-российской приграничной торговли, а также могут быть использованы для проведения дальнейших исследований в данной области.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: российско-китайская приграничная торговля; логистические каналы приграничной торговли; трансграничная логистика; «Один пояс, один путь».

ФИНАНСИРОВАНИЕ:

Данная статья относится к плановому проекту научных исследований провинции Хэйлунцзян (КНР) в области философии и общественных наук: по теме «Исследование путей интеграции трансграничной логистики провинции Хэйлунцзян с Россией в совместное строительство «Один пояс, один путь» (Номер ратификации проекта: 19GLC167).

ОБ АВТОРАХ

Чжан Сяосюе, лектор (старший преподаватель) (123060625@qq.com)

Яо Яо, лектор (старший преподаватель) (123060625@qq.com)

издательство КРЕАТИВНАЯ ЭКОНОМИКА

Chzhan Xiaoxue[1], Yao Yao[1]

[1] Institute of Economic Management, Heihei University of China, China

ISSN 1994-6929

Problems of logistics channels of Sino-Russian border trade and analysis of countermeasures for their solution in the context of the One Belt, One Road project

CITE AS:

Chzhan Xiaoxue, Yao Yao (2021) Problemy logisticheskikh kanalov kitaysko-rossiyskoy prigranichnoy torgovli i analiz kontrmer dlya ikh resheniya v kontekste proekta "Odin poyas, odin put" [Problems of logistics channels of Sino-Russian border trade and analysis of countermeasures for their solution in the context of the One Belt, One Road project]. *Kreativnaya ekonomika. 15*. (2). — 573-590. doi: 10.18334/ce.15.2.111701

ABSTRACT:

Cross-border trade is an important part of Russian-Chinese trade, which is mainly carried out through the channels of cross-border ports. However, at present, the development of the cross-border port logistics system between Russia and China has some unresolved problems. The article examines the current state of development of Sino-Russian cross-border trade cooperation, its changes in recent years, since the entry into force of the One Belt, One Road initiative. The authors identified the problems of logistics channels of the Sino-Russian cross-border trade and analyzed the countermeasures to solve the identified problems within the framework of the One Belt, One Road project, as well as developed measures for the development of logistics channels of cross-border trade between Russia and China. The results of the article may be of interest to researchers interested in the development of logistics channels of Sino-Russian cross-border trade, and can also be used for further research in this area.

KEYWORDS: Sino-Russian cross-border trade, border trade, logistics channel of cross-border trade, One Belt One Road.

ACKNOWLEDGMENTS:

This article relates to the planned project of scientific research of Heilongjiang Province (China) in the field of philosophy and social sciences: on the topic "Research on ways to integrate cross-border logistics of Heilongjiang Province with Russia in the joint construction of One Belt, One Road" (Project ratification number: 19GLC167).

JEL Classification: F13, F14, F15

Received: 05.02.2021 / **Published:** 28.02.2021

© Author(s) / Publication: CREATIVE ECONOMY Publishers

For correspondence: Chzhan Xiaoxue (123060625@qq.com)

Введение

За последние семь лет после выдвижения инициативы «Один пояс, один путь» экономическое сотрудничество Китая начало охватывать все больше и больше государств и регионов. Россия — один из основных партнеров Экономического пояса Шелкового пути. С утверждением 2019 года как года «Китайско-российского всеобъемлющего стратегического партнерства в новую эру» китайско-российские отношения достигли самого высокого уровня в истории обеих стран. Постоянные усилия в рамках различных политик открыли новые возможности для экономического сотрудничества между двумя странами, а торговый оборот между Россией и Китаем сохраняет тенденции непрерывного и стабильного роста.

Несмотря на увеличение масштабов приграничной торговли, в данной области по-прежнему существует множество проблем. В связи с этим изучение существующих проблем в строительстве логистических каналов в китайско-российских портах и поиск идеальных стратегий имеют большое стратегическое значение для активного развития торгово-экономического сотрудничества между Россией и Китаем.

На данный момент существует очень мало специализированной литературы о строительстве логистических каналов в китайско-российских приграничных портах. В данной области можно отметить работы авторов: Мэн Мэнцзюнь [1] (*Mentszyun* (孟勐珺), *2020*), С. А. Луконин [4] (*Lukonin, 2019*), Ма Сяндун [6] (*Syandun* (马相东), *2019*), Л. Л. Бияк, К. Ю. Романов [7] (*Biyak, Romanov, 2020*), Чжан Шицзюнь [8] (*Shitszyun* (张世军), *2020*), Чжан Чэнли [9] (*Chenli* (张成立), *2020*), Чжоу Няньли, Ли Цзиньдун [10] (*Nyanli, Tszindun* (周念利, 李金东), *2020*). Вопросам влияния пандемии коронавируса на экономику Китая и в частности на международную торговлю с Россией посвятили свои работы С. И. Долгов, Ю. А. Савинов [3] (*Dolgov, Savinov, 2020*), Цзоу Сютин [5] (*Syutin, 2020*), R. Vishnu [2].

Целью работы является выявление проблем логистических каналов китайско-российской приграничной торговли и разработка направлений их решения.

Научная новизна представлена систематизацией мер, реализованных в рамках проекта «Один пояс, один путь» с целью развития логистических каналов китайско-российской приграничной торговли, а также разработанными мерами по стимулированию развития приграничной торговли.

Авторская гипотеза состоит в том, что решение проблем строительства российско-китайского приграничного торгового логистического канала будет

creativeconomy.ru

ISSN 1994-6929

способствовать развитию торговли обеих стран в результате формирования промышленных кластеров и производственных цепочек между Китаем и Россией.

Статья базируется на комплексном подходе к проблематике исследования, поскольку охватывает широкий перечень вопросов, лежащих в основе выявлении проблем логистических каналов китайско-российской приграничной торговли.

Общая ситуация развития российско-китайского приграничного торгового сотрудничества

На российско-китайской пограничной линии длиной в 4314 км расположены 24 приграничных порта трех провинций (автономных районов: Хэйлунцзян, Цзилинь и Внутренняя Монголия. Поэтому географическое преимущество делает приграничную торговлю важной формой российско-китайской торговли. В 2019 году объем торговли между Россией и Китаем составил 110,757 млрд долларов США, что на 38,3% больше, чем в 2013 году, когда была предложена инициатива «Один пояс, один путь», что является рекордным показателем. По сообщениям новостного агентства Chinanews: «В первом квартале 2020 года объем китайско-российской торговли составил 25,35 млрд долларов США, увеличившись на 3,4% в годовом исчислении, а по темпам прироста он занял второе место среди основных торговых партнеров Китая. Из этой суммы Китай импортировал из России 16,2 млрд долл., что на 17,3% больше, чем годом ранее, тем самым темпы роста импорта из РФ заняли первое место среди основных торговых партнеров Китая [1]. На фоне серьезного удара по мировой экономике и торговле в 2020 г., вызванного пандемией COVID-19, российско-китайская торговля вопреки преобладающим тенденциям увеличивается, демонстрируя гибкость и потенциал российско-китайских торгово-экономических отношений [2, 3].

Согласно сопоставлению статистических данных бюллетеня государственной статистики, три порта (Маньчжурия, Суйфэньхэ и Хэйхэ) в 2019 году вошли в тройку лидеров приграничных портов с Россией с объемом импортной и экспортной торговли 35,1 млрд юаней, 16,1 млрд юаней и 3,9 млрд юаней соответственно. Ниже на примере трех основных приграничных торговых портов с Россией — Маньчжурии, Суйфэньхэ и Хэйхэ — представлен обзор торговли и логистики в китайско-российских приграничных портах.

Общая ситуация с приграничной торговлей

С точки зрения объемов торговли очевидна неравномерность развития торговли с Россией между портами. На рисунке 1 показан объем торговли трех приграничных портов с 2013 по 2019 г. на основе анализа данных с момента предложения инициативы «Один пояс, один путь».

Объем импортной и экспортной торговли в порту Маньчжурия относительно стабилен с небольшим снижением в 2014 и 2015 годах, но продолжившимся ростом в 2016 году, достигнув 35,4 млрд юаней в 2018 году, что в основном совпадает с тенденциями общего объема торговли между Россией и Китаем. За этот период общий объем импорта и экспорта российско-китайской торговли также испытывал волнообразный рост. Объемы торговли портов Суйфэньхэ и Хэйхэ в основном имеют тенденцию к снижению. Хотя в 2018–2019 гг. и наблюдался рост объемов торговли, но он был незначительным, что не изменило коренным образом тенденции к снижению. Изучая причины таких тенденций с внешней точки зрения, можно заметить, что с 2014 года Европа и США ввели экономические санкции против России, к тому же часто возникали геополитические и экономические риски, расслоилась денежно-кредитная политика основных экономик мира [4]. Российская экономика впала в рецессию, и резко обесценился рубль, что привело к снижению покупательной способности российских граждан, в результате чего снизился импортный спрос. Вдобавок ко всему продолжили обостряться торговые трения. Все это серьезно сказалось на торговле в приграничных портах.

Рассматривая в качестве примера механическую и электрическую продукцию, большая часть экспорта которой идет в Россию, то чтобы защитить сельскохозяйственную технику от экономического удара после выхода на российский рынок, с 2013 года Евразийская экономическая комиссия ввела временный протекционистский тариф в размере 27,5% на комбайны и другую сельскохозяйственную технику, экспортируемую в Россию. Изучая же причины таких тенденций с внутренней точки зрения, можно заметить, что снижение объемов импорта и экспорта товаров связано, во-первых, с переориентацией других портов, что привело к значительному сокращению экспорта одежды и текстиля; во-вторых, с сохранением в российско-китайских приграничных портах на протяжении долгого времени структуры традиционного экспорта трудоемких товаров. При нынешнем снижении демографических дивидендов в Китае и постепенном увеличении издержек производственных факторов, таких как стоимость рабочей силы и земли, давление на экспорт

creativeconomy.ru

ISSN 1994-6929

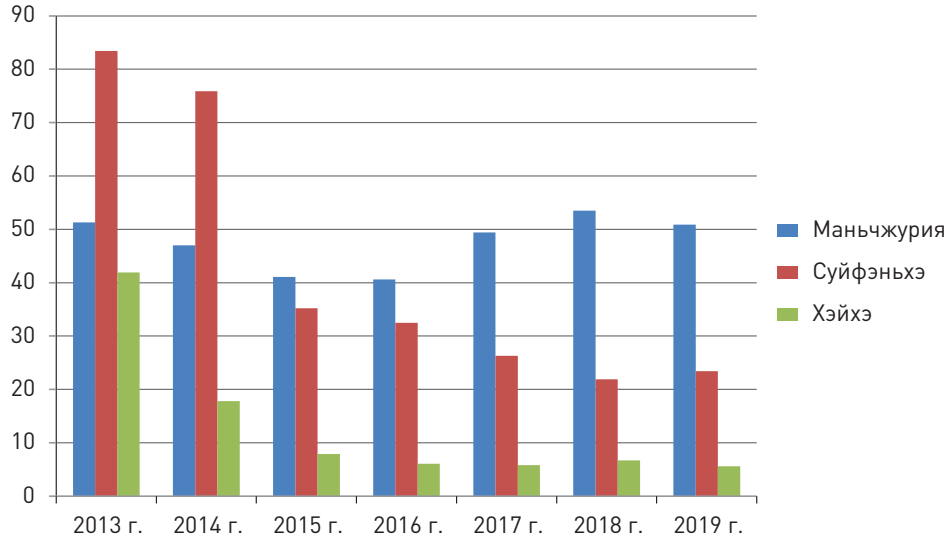


Рисунок 1. Объем торговли трех приграничных портов с 2013 по 2019 г. (1 ед. = 100 млн долларов США)

Источник: статистические бюллетени национального экономического и социального развития г. Маньчжурия, г. Суйфэньхэ и г. Хэйхэ (некоторые данные рассчитаны с использованием среднегодового обменного курса валют).

неизбежно усиливается. Однако с точки зрения российско-китайского товарооборота в целом даже под влиянием пандемии российско-китайская торговля сохранила общую тенденцию к росту [5].

Общая ситуация с логистикой приграничной торговли

С точки зрения логистических каналов торговли Китай в основном сформировал комплексную транспортную систему для трансграничной логистики с Россией, включающую в себя автодороги, водные пути, железнодорожные пути, воздушные пути и трубопроводы, с приграничными торговыми портами в качестве узловых точек. На данный момент на российско-китайской пограничной линии расположены 24 пограничных порта, из которых 17 пограничных портов с Россией расположены на территории провинции Хэйлунцзян, в том числе порт Суйфэньхэ, порт Хэйхэ и утвержденные в марте 2019 года Тунцзян и Большой Уссурийский. В Автономном районе Внутренняя Монголия находится 6 пограничных портов, в том числе порт Маньчжурия и порт Шивэй. Провинция Цзилинь имеет 1 пограничный

с Россией порт Хуньчунь. За исключением пассажирского порта Большой Уссурийский, остальные 23 порта являются грузовыми или портами двойного назначения. На фоне инициативы «Один пояс, один путь», логистическая инфраструктура всех портов значительно улучшилась. Рассмотрим в качестве примера порт г. Хэйхэ. В августе 2019 года он стал одной из трех основных зон свободной торговли Китая (пр. Хэйлунцзян), где планируется создать кластер приграничной портовой логистики и основной опорный пункт для российско-китайского сотрудничества. На фоне сохраняющихся благоприятных политических условий в сентябре 2019 года началось строительство российско-китайского портового трансграничного логистического кластера «Хэйхэ Юэсин», базирующегося на порту Хэйхэ, главной задачей которого является развитие взаимосвязанного мультимодального логистического кластера, и создание российско-китайского трансграничного производственного круга, ядром которого являются «смарт-логистические» платформы. С 14 января 2020 года российско-китайский мост через реку Амур прошел контрольную проверку и готов к эксплуатации [6]. Совершенствование логистической инфраструктуры позволяет Хэйхэ стать собирательным и распределительным перевалочным пунктом Китая для открытой международной логистики с Россией, а также для открытия важного «окна» в Россию по инициативе «Один пояс, один путь», что продвигает на многие шаги вперед цели стратегической платформы [7].

С точки зрения объемов логистики они в приграничном торговом порту напрямую связаны с объемами грузовых перевозок. Возьмем в качестве примера объем грузовых перевозок в порту Маньчжурия, чтобы получить представление об объеме российско-китайской приграничной торговли с момента вступления в силу инициативы «Один пояс, один путь». Порт Маньчжурия — крупнейший наземный пограничный порт Китая с Россией, и объем его грузоперевозок составляет более 60% от общего объема российско-китайских торговых грузоперевозок. Как показано на рисунке 2, с 2013 года объем логистики порта Маньчжурия продолжает неуклонно расти. В 2019 году объем логистики составил 32,59 млн тонн, из которых 16,09 миллиона тонн было импортировано, 4,39 млн тонн было экспортировано и 12,11 млн тонн было реэкспортировано.

По мере развития инициативы «Один пояс, один путь» многие провинции Китая последовательно вводят в эксплуатацию грузовые поезда, соединяющие Китай с Россией и Европой. Преимущества Маньчжурии как узла российско-китайского торгово-экономического сотрудничества явно заметны. С момента запуска первого китайско-европейского экспресса в 2013 году

creativeconomy.ru

ISSN 1994-6929

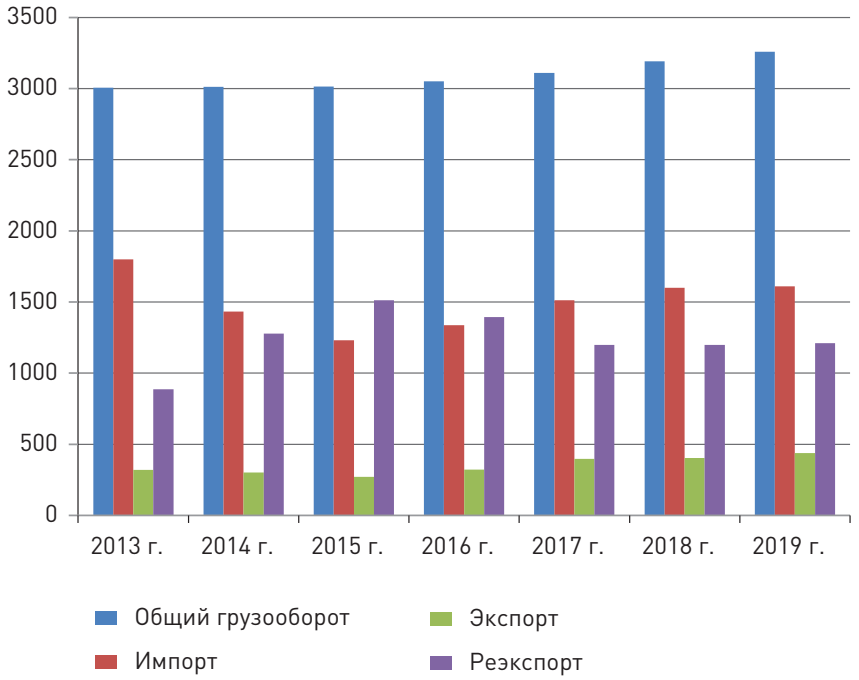


Рисунок 2. Объем грузовых перевозок порта Маньчжурия в 2013–2019 гг. (1 ед. = 10 тыс. тонн)

Источник: Статистический бюллетень национального экономического и социального развития г. Маньчжурия (за прошлые годы).

количество поездов рейса Китай–Европа, прибывающих и отправляющихся из страны через порт Маньчжурия, растет с каждым годом. В 2019 году количество поездов рейса Китай — Европа, прибывающих и отправляющихся из страны через порт Маньчжурия, достигло нового максимума в 2167 рейсов, что на 20,3% больше, чем в предшествующем году, а количество перевезенных двадцатифутовых контейнеров составило 18,47 шт., что на 25% больше по сравнению с 2018 г. По состоянию на конец 2019 года около 6000 грузовых поездов рейса Китай — Европа заходили и покидали порт Маньчжурия, тем самым приграничный порт имеет явные преимущества в трансграничной логистике с Россией. Таким образом, основываясь на инициативе развития «Один пояс, один путь» и совместном продвижении российско-китайского Плана сотрудничества и развития на Дальнем Востоке (2018–2024 гг.), объем приграничной торговли между Россией и Китаем показывает положительную динамику постоянного роста.

Текущие проблемы в строительстве российско-китайского приграничного торгового логистического канала

1. Развитие базовых логистических систем в двух странах не сбалансировано

Полнота системы логистических каналов приграничной торговли является важным проявлением степени торгово-экономического содействия страны. Начиная с 2007 года каждые два года Всемирный банк (WB) публикует Индекс эффективности логистики (LPI). С помощью 6 подсистем, таких как своевременность грузоперевозок, эффективность растаможивания, уровень логистической инфраструктуры, качество логистики и удобство обслуживания, международная пропускная способность, и прослеживаемость товара, комплексно оценивается степень благоприятствования, предстоящие возможности и вызовы международной торговли в почти 160 странах (регионах) мира. Анализируя индекс LPI Китая и России, можно отследить уровень трансграничного логистического российско-китайского сотрудничества. Данный индекс также отражает общий уровень двух стран в области трансграничной логистики. Как показано в таблице 1, в общем рейтинге Китай занимает приблизительно 26-е место, что выше, чем в среднем по всему миру, благодаря чему обеспечивается определенная техническая основа для реализации инициативы «Один пояс, один путь». Несмотря на то, что в общем рейтинге Китай занимает средне-верхнее положение, развитие подэлементов не сбалансировано. Из таблицы 2 видно, что оценка эффективности таможенной службы Китая составляет 3,25 (31-е место в мире), что далеко от уровня Германии. Однако рейтинг России находится на позиции ниже среднего, что является очевидным препятствием для развития российско-китайской приграничной торговли. Уровень логистической эффективности России очень слабый. Как показано в таблице 2, показатели таких 5 подэлементов, как эффективность растаможивания, уровень логистической инфраструктуры, международная пропускная способность, качество логистики и удобство обслуживания, и прослеживаемость товара, находятся на отметке ниже 3 баллов. Уровень логистической инфраструктуры в 2018 году составил всего 2,78 балла. Площадь территории России составляет более 17 миллионов квадратных километров, она пересекает весь Евразийский континент. Хотя здесь существует определенная основа для строительства транспортной инфраструктуры, для создания комплексной транспортной системы, сочетающей сушу, море и воздух, требуются огромные деньги. А в существующей ситуации строительство инфраструктуры российских автодорог, железных дорог, ави-

creativeconomy.ru

ISSN 1994-6929

апутей и водных путей идет неравномерно. К примеру, в крупных западных городах, таких как Москва и Санкт-Петербург, имеется относительно полная логистическая инфраструктура, в то время как инфраструктура малых и средних городов и обширных сельских районов Дальнего Востока находится по-прежнему на старом уровне. Если взять в качестве примера автодорожные перевозки, то согласно «Отчету о качестве строительства глобальной дорожной сети за 2018 год», опубликованному на Всемирном экономическом форуме, по качеству дорог Россия занимает 114-е место в мире. Отставание в строительстве основной логистической сети в России повлияло на торговые процессы между Россией и Китаем [8].

Таблица 1

Сопоставление индексов производительности логистики (LPI) между Россией и Китаем

Год	Пиковая величина/страна	Средняя величина	Пиковая величина в КНР/рейтинг в мире	Пиковая величина в РФ /рейтинг в мире
2007	4.19/Сингапур	2.74	3.32/30	2.37/99
2010	4.11/Германия	2.89	3.49/27	2.61/94
2012	4.13/Сингапур	2.87	3.52/26	2.58/95
2014	4.12/Германия	2.89	3.53/28	2.69/90
2016	4.23/Германия	2.88	3.66/27	2.57/99
2018	4.20/Германия	2.87	3.61/26	2.76/75

Источник: Сайт Всемирного банка: https://lpi.worldbank.org/ (дата обращения: 24.01.2021).

Таблица 2

Таблица сравнения подэлементов LPI России и Китая за 2018 г.

Страна/ критерий сопоставления	Таможенная эффективность	Уровень логистической инфраструктуры	Международная пропускная способность	Качество грузоперевозок и удобство обслуживания	Прослеживаемость товара	Своевременность грузоперевозок
Пиковая величина	4.09	4.37	3.99	4.31	4.32	4.41
Средняя величина	2.67	2.72	2.83	2.82	2.90	3.24
Китай	3.29	3.75	3.54	3.59	3.65	3.84
Россия	2.42	2.78	2.64	2.75	2.65	3.31

Источник: Сайт Всемирного банка: https://lpi.worldbank.org/ (дата обращения: 24.01.2021).

2. Взаимное сообщение логистических маршрутов в российско-китайских приграничных портах по-прежнему нуждается в улучшении

Взаимное сообщение системы трансграничных логистических маршрутов является технической основой для эффективных региональных перевозок и развития двусторонней торговли. Маршруты перевозок в приграничных портах между Россией и Китаем включают множество видов железнодорожных, автомобильных, водных, воздушных и трубопроводных перевозок. Отсутствие взаимного сообщения логистических путей в основном отражается в разнице ширины железнодорожной колеи, а также в количестве и качестве автомобильных дорог. Что касается железных дорог, то ширина железнодорожной колеи России и Китая различается. Хотя в порту Суйфэньхэ была построена гибридная линия стандартной и широкой колеи через сплетение путей «Цимасянь» так, что ширококолейные (российские) поезда и поезда стандартной (китайской) колеи могут курсировать одновременно, однако строительство данной железной дороги ограничено только территорией порта. При необходимости осуществить трансграничные перевозки на дальние расстояния, такие как рейс Китай–Европа, все равно необходимо изменить способ погрузки товаров или заменить тележки поездов, чтобы осуществить смену железнодорожных путей. Тем самым обеспечение перевозки грузов данным образом уменьшает пропускную способность железной дороги Суйфэньхэ в Россию, увеличивает транспортные расходы и снижает логистическую эффективность перевозок. Что касается автомобильных дорог, то с точки зрения количества, текущее распределение автомобильных дорог России в основном ориентировано на Европу. Единственные приграничные порты, соединяющиеся с китайскими магистралями, это Маньчжурия, Суйфэньхэ, Дуннин, Мишань, Хулинь и Хуньчунь. С точки зрения качества необходимо увеличить пропускную способность уже открытых автомобильных дорог приграничных портов. Если взять в качестве примера автомобильный порт Суйфэньхэ, находящийся на границе с автомобильным портом Пограничный на российской стороне, то годовая пропускная способность автомобильного порта Суйфэньхэ составляет 6 млн тонн, в то время как соответствующая пропускная способность автомобильного порта России составляет около 600 тыс. тонн. В настоящее время автомобильный порт Пограничный все еще находится в состоянии ремонта. В отчете о работе городского правительства Суйфэньхэ неоднократно упоминалось о координации и продвижении проекта реконструкции автомобильного порта Пограничный, но по российским причинам, она не завершается уже на протяжении длительного времени. Из-за климатических ограничений порт морских

ISSN 1994-6929

перевозок Хэйхэ и другие порты, в течение длительного времени замерзают зимой и имеют ограниченную пропускную способность водного транспорта, что влияет на проходимость порта [9].

3. Недостаточность поддержки главных логистических компаний, отсутствие полностью сформированного промышленного кластера

Вся российско-китайская приграничная торговля сконцентрирована на северо-востоке, где климатические условия предъявляют более высокие требования к логистике. По сравнению с внутренними районами экономическое развитие здесь относительно медленное, региональная экономика отстает на протяжении долгого периода времени, деловая среда относительно менее привлекательна, а также существует большой разрыв между общим уровнем логистической отрасли и развитыми логистическими регионами. Кроме того, текущий уровень приграничной торговли между Россией и Китаем относительно низок. Китай экспортирует в Россию в основном электротехнику, а импортирует в основном минеральные продукты. Все это не образует законченной региональной производственной цепочки. Лишь несколько логистических компаний приграничных портов могут предоставить комплексные логистические услуги для крупномасштабной приграничной логистической торговли. Подавляющее большинство логистических компаний являются небольшими по размеру и имеют ограниченные возможности транспортировки и складирования, что затрудняет осуществление приграничной логистической торговли. Россия и Китай осуществляют приграничную торговлю на протяжении долгого времени, и различные небольшие транспортно-экспедиторские компании уже долгое время осуществляют торговлю между двумя странами через отрасль брокерской приграничной торговли. Такие транспортно-экспедиторские компании имеют небольшие первоначальные инвестиции и у них практически отсутствуют препятствия для выхода на рынок. С тех пор, как Китай открыл порты для России, он привлек большое количество таких транспортно-экспедиторских компаний. Функциональность таких «небольших, разрозненных и хаотичных» транспортно-экспедиторских компаний довольно однообразна, у них прослеживается серьезная усредненность обслуживания, что приводит к таким проблемам, как несоответствие нормам рынка экспедиторских агентств и информационная асимметрия. Кроме того, существует взаимная конкуренция, а иногда даже жестокая конкуренция, что усложняет проведение упорядочивания рынка, увеличивает транспортные расходы и затрудняет формирование эффекта масштаба. Более того, открытость экономики России довольно низка, а препятствия для

доступа к рынку относительно высоки. Китайские логистические компании подвергаются очень строгим ограничениям в отношении трансграничной логистики, а сотрудничество с российскими логистическими компаниями зависит от политических и других факторов, что затрудняет формирование целостного регионального промышленного кластера. Еще предстоит пройти долгий путь до создания системы совместной работы с разделением труда для стран, расположенных вдоль маршрута инициативы «Один пояс, один путь».

Контрмеры и предложения по разблокированию российско-китайского приграничного торгового логистического канала

1. Использование дивидендов от программы «Один пояс, один путь» для улучшения логистической инфраструктуры

Постоянное стимулирование стратегии «Один пояс, один путь» открывает новые возможности для развития логистики в приграничных портах с Россией. Кроме того, в 2019 году Государственный совет КНР также учредил регионы зоны свободной торговли в двух приграничных портах Суйфэньхэ и Хэйхэ. В апреле 2020 года правительство провинции Внутренняя Монголия также приняло «Генеральный план создания экспериментальной зоны свободной торговли Китая (Внутренняя Монголия)» и представило его на утверждение Государственному совету КНР в соответствии с процедурами. Приграничные порты также пользуются поддержкой инициативы «Один пояс, один путь» и преимуществами зоны свободной торговли для улучшения логистической инфраструктуры и обеспечения целенаправленного использования дивидендов инициативы. Усовершенствование строительства инфраструктуры помогает реализовать региональную экономическую интеграцию, объединить различные отрасли и сформировать кластер региональной производственной цепочки. При строительстве логистической инфраструктуры размещение узлов логистических каналов и сети логистических транспортных путей должно быть оптимизировано на основе общего планирования логистических каналов в китайско-российских портах и в соответствии с различными особенностями, функциональным расположением и диапазоном излучения каждого порта. Например, в порту Суйфэньхэ благодаря удобству совмещенных железнодорожного и автомобильного транспорта можно построить собирательно-распределительный центр хранения, транспортировки и обработки импортной и экспортной продукции, развивая государственные логистические узлы на базе приграничных портов, ориен-

creativeconomy.ru

ISSN 1994-6929

тированные на международные морские и наземные каналы. В порту Хэйхэ на базе построенного Хэйлунцзянского моста и водного порта можно построить транспортно-логистический узел, ориентированный на Россию и Северо-Восточную Азию, который широко реализует меры по содействию развитию торговли, упростит процедуру таможенного оформления, внедрит передовую систему «умной» логистики, реализует электронный учет товаров, сократит цепочку досмотра, повысит эффективность растаможивания и станет опорой развития экономики «Предмостовой» зоны. Посредством улучшения существующей логистической сети или реконструкции инфраструктуры каналов, функции портов могут быть дополнены и могут быть достигнуты наибольшие преимущества, и наконец, может быть сформирована полная и бесперебойная система сети трансграничных логистических каналов с Россией.

2. Стимулирование российско-китайского делового сотрудничества, разрешение спорных вопросов взаимной связи и взаимного сообщения

Для взаимной связи и взаимного сообщения российско-китайских логистических каналов необходимо совместное сотрудничество обеих сторон. Относительно отсталое построение трансграничной логистики на российской стороне стало спорным вопросом взаимной связи и взаимного сообщения. Экономическая взаимодополняемость двух стран может быть эффективно использована для создания региональной производственной цепочки и расширения путей развития. Реализация инициативы «Один пояс, один путь» также постоянно способствует эффективному функционированию российско-китайской приграничной торговой логистики. Исходя из этого, Китай может повысить свою инвестиционную активность и содействовать взаимосвязи торговли и логистики, инвестируя в российскую приграничную торговую логистику и в ключевые отрасли промышленности. В рамках реализации «Меморандума о совместном развитии международных транспортных коридоров «Биньхай № 1» и «Биньхай № 2», подписанного в 2017 году, направленного на участие предприятий и финансовых учреждений в базовом проекте по созданию международного транспортного коридора Китай — Россия, активно ведутся переговоры о создании единого трансграничного оператора с Россией, предоставляются комплексные услуги компаниям по перевалке грузов двух стран для лучшей реализации преимуществ сквозных перевозок и для улучшения трансграничных перевозок и для повышения эффективности и результативности трансграничных логистических операций. В то же время, необходимо активно стимулировать строительство трансграничной

логистической инфраструктуры в России и в полной мере использовать открывшийся железнодорожный мост Тунцзян- Нижнеленинское и автомобильный мост Хэйхэ-Благовещенск (российско-китайский Хэйлунцзянский мост) [10]. В то же время необходимо ускорить строительство автомобильного моста Дуннин — Полтавка и трансграничной канатной дороги Хэйхэ — Благовещенск.

3. Создание первоклассной деловой среды в портах и улучшение российско-китайской региональной производственной цепочки

Строительство логистических каналов приграничной торговли неотделимо от создания промышленных кластеров, сосредоточенных на ведущих предприятиях. Приграничные порты с Россией должны опираться на существующие промышленные кластеры и использовать преимущества местоположения. Также, предоставляя высококачественную бизнес-среду, они должны увеличивать экономическую свободу и упрощать торговлю, упорядоченно привлекать и переводить производственные, перерабатывающие и торговые логистические предприятия из развитых регионов в порты для создания региональной производственной цепочки между Китаем и Россией. Во-первых, необходимо сфокусироваться на ключевых промышленных сферах, усилить функционал удаленности от портов, упростить налогообложение, снизить налоговые ставки и другие налоговые льготы, углубить инновации в финансовом секторе, создать платформу обслуживания трансграничных транзакций между Россией и Китаем и привлечь международные ресурсы и высококлассные предприятия. Во-вторых, необходимо усилить правовую защиту, способствовать глубокой интеграции торговых законов между Россией и Китаем, регулированию китайско-российской торговли и создать полную систему защиты судебных гарантий, прав и законных интересов в сферах законодательства и законоисполнения, определения прав на интеллектуальную собственность, инвестиций в инфраструктуру, а также арбитража торговых конфликтов международной коммерческой логистики. В-третьих, необходимо воспользоваться преимуществами зон свободной торговли в приграничных портах, чтобы изучить возможности развития товарооборота, инвестиций и информатизации свободной экономической зоны свободного размещения. От открытия рынка до открытия системы, необходимо создавать региональные промышленные сети с конкурентоспособностью на международном рынке, всесторонне усиливать всеобщее конкурентное преимущество, и разблокировать российско-китайские приграничные торговые логистические каналы.

creativeconomy.ru

ISSN 1994-6929

Заключение

Таким образом, с момента выдвижения проекта «Один пояс, один путь», торговый оборот между Россией и Китаем демонстрирует непрерывный и стабильный рост. Однако исследование показало существование ряда проблем в области развития системы приграничной портовой логистики между Россией и Китаем, которые заключаются в несбалансированности логистических систем двух стран; отставании по ряду показателей эффективности логистики; наличии транспортных особенностей в каждой из стран, не соответствующих друг другу логистических маршрутов; наличие множества российских транспортно-экспедиторских компаний, что создает разрозненность рынка, низкое качество услуг, информационную асимметрию и подавляет инициативы по созданию целостного регионального промышленного кластера. Для решения вышеозначенных проблем предложены такие меры, как строительство собирательно-распределительного центра хранения, транспортировки и обработки импортной и экспортной продукции в порту Суйфэньхэ; строительство транспортно-логистического узла в порту Хэйхэ, ориентированного на Россию и Северо-Восточную Азию. Для повышения эффективности и результативности трансграничных логистических операций необходимо стимулировать ускорение строительства объектов логистической инфраструктуры (мостов, дорог) в России на границе с Китаем путем инвестирования со стороны последнего. Также необходимо создание региональной производственной цепочки между Китаем и Россией путем привлечения предприятий разных сфер в порты для формирования промышленных кластеров. Вместе с тем необходимо усилить правовую защиту и способствовать глубокой интеграции торговых законов между Россией и Китаем. Это будет способствовать развитию торговли, упрощению процедур таможенного оформления, электронного учета товаров, формированию бесперебойной сети трансграничных логистических каналов Китая с Россией, в том числе в рамках проекта «Один пояс, один путь». ■

ИСТОЧНИКИ:

1. Мэн Мэнцзюнь (孟勐珺) Преимущества и пути улучшения внешней торговли приграничных сухопутных портов Китая (中国边境陆路口岸对外贸易的优势及提升路径) // Внешнеэкономическая и торговая практика, 2020. — № 2.
2. Vishnu R. The impact of coronavirus on China-centered supply chai. Freightwaves.com. [Электронный ресурс]. URL: https://www.freightwaves.com/news/the-impact-of-coronavirus-on-china-centered-supply-chains ns (дата обращения: 01.02.2021).

3. Долгов С. И., Савинов Ю. А. Влияние вспышки нового коронавируса на международную торговлю // Российский внешнеэкономический вестник, 2020. — № 2.
4. Луконин С. А. Россия и Китай: пределы сотрудничества // Научные труды Вольного экономического общества России, 2019.
5. Сютин Ц. Влияние коронавирусной эпидемии на экономику Китая и контрмеры правительства и регионов // Власть и управление на Востоке России, 2020. — № 2(91). — doi: 10.22394/1818-4049-2020-91-2-37-44.
6. Ма Сяндун (马相东) Ограничивающие факторы и пути продвижения к созданию российско-китайской зоны свободной торговли в новую эру (新时代中俄自贸区构建的制约因素与推进路径) // Циркуляционная экономика Китая (中国流通经济), 2019. — № 12.
7. Бияк Л. Л., Романов К. Ю. Перспективы торговли российским лесом в Китае // Московский экономический журнал, 2020. — № 3. — doi: 10.24411/2413-046X-2020-10157.
8. Чжан Шицзюнь (张世军) Вызовы и контрмеры для содействия инвестированию в страны, расположенные на маршруте инициативы «Один пояс, один путь» (推进“一带一路”沿线国家投资便利化的挑战与对策) // Внешнеэкономическая и торговая практика (对外经贸实务), 2020. — № 6.
9. Чжан Чэнли (张成立) Исследование по повышению качества и эффективности внешней торговли г. Суйфэньхэ (绥芬河市对外经贸提质增效研究) // Деловая экономика (商业经济), 2020. — № 1.
10. Чжоу Няньли, Ли Цзиньдун (周念利, 李金东) Исследование российских мер по ограничению потока данных, относящихся к торговле, наряду с ограничениями в сторону Китая (俄罗斯出台的与贸易相关的数据流动限制性措施研究) // Международные бизнес-исследования (国际商务研究), 2020. — № 3.

REFERENCES:

Biyak L. L., Romanov K.Yu. (2020). *Perspektivy torgovli rossiyskim lesom v Kitae* [Prospects for russian forest trade in china]. *Moscow Economic Journal.* (3). (in Russian). doi: 10.24411/2413-046X-2020-10157.

Chzhan Chenli (张成立) (2020). *Issledovanie po povysheniyu kachestva i effektivnosti vneshney torgovli g. Suyfenkhe* (绥芬河市对外经贸提质增效研究) [Research on improving the quality and efficiency of foreign trade in Suifenhe]. *Delovaya ekonomik*a (商业经济). (1). (in Russian).

Chzhan Shitszyun (张世军) (2020). *Vyzovy i kontrmery dlya sodeystviya investirovaniyu v strany, raspolozhennye na marshrute initsiativy «Odin poyas, odin put»* (推进“一带一路”沿线国家投资便利化的挑战与对策) [Challenges and countermeasures to promote investment in countries along the route of the "One Belt, One Road" initiative]. *Vneshneekonomicheskaya i torgovaya praktika* (对外经贸实务). (6). (in Russian).

creativeconomy.ru

ISSN 1994-6929

Chzhou Nyanli, Li Tszindun (周念利, 李金东) (2020). *Issledovanie rossiyskikh mer po ogranicheniyu potoka dannyh, otnosyashchikhsya k torgovle, naryadu s ogranicheniyami v storonu Kitaya* (俄罗斯出台的与贸易相关的数据流动限制性措施研究) [Exploring Russian measures to limit the flow of trade-related data, along with restrictions on China]. *Mezhdunarodnye biznes-issledovaniya* (国际商务研究). (3). (in Russian).

Dolgov S. I., Savinov Yu.A. (2020). *Vliyanie vspyshki novogo koronavirusa na mezhdunarodnuyu torgovlyu* [The impact of the new coronavirus outbreak on international trade]. *Russian Foreign Economic Bulletin.* (2). (in Russian).

Lukonin C. A. (2019). *Rossiya i Kitay: predely sotrudnichestva* [Russia and China: limits of cooperation]. *Scientific works of the Free Economic Society of Russia. 220.* (in Russian).

Ma Syandun (马相东) (2019). *Ogranichivayushchie faktory i puti prodvizheniya k sozdaniyu rossiysko-kitayskoy zony svobodnoy torgovli v novuyu eru* (新时代中俄自贸区构建的制约因素与推进路径) [Limiting factors and ways to move towards the creation of a Russian-Chinese free trade zone in a new era]. *Tsirkulyatsionnaya ekonomika Kitaya* (中国流通经济). (12). (in Russian).

Men Mentszyun (孟勐珺) (2020). *Preimushchestva i puti uluchsheniya vneshney torgovli prigranichnyh sukhoputnyh portov Kitaya* (中国边境陆路口岸对外贸易的优势及提升路径) [Advantages and ways to improve foreign trade of China's Border Land Ports]. *Vneshneekonomicheskaya i torgovaya praktika.* (2). (in Russian).

Syutin Ts. (2020). *Vliyanie koronavirusnoy epidemii na ekonomiku Kitaya i kontrmery pravitelstva i regionov* [Impact of the coronavirus epidemic on the China's economy and the government and regional countermeasures]. *Power and administration in the East of Russia.* (2(91)). (in Russian). doi: 10.22394/1818-4049-2020-91-2-37-44.

Vishnu R. The impact of coronavirus on China-centered supply chaiFreightwaves.com. Retrieved February 01, 2021, from https://www.freightwaves.com/news/the-impact-of-coronavirus-on-china-centered-supply-chains ns