

УДК 339.56

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

А.М. Хлопяников¹, Г.В. Хлопяникова¹, Е.М. Подольникова²

¹Брянский государственный университет им. акад. И.Г. Петровского

²Брянский государственный аграрный университет

В статье рассматриваются перспективы взаимоотношений стран-соседей России и Китая в области внешнеторговых отношений в современных условиях. Рассмотрена динамика стоимостного объема экспорта и импорта, а также перспективы транзитного коридора «Нового Шелкового пути».

Ключевые слова: Россия, Китай, межправительственное Соглашение, прокты, экспорт, импорт, партнёр, таможня, таможенно-торговые отношения, таможенная инфраструктура, транспортные коридоры.

В современном мире огромное значение имеет развитие внешнеторговых отношений, особенно между странами-соседами, Россия и Китай не являются исключением. Внешнеторговые отношения между ними постепенно развивались, на сегодняшний день Китай для России является очень важным партнером. На новый уровень эти отношения вышли после введения рядом стран санкций против России, после которых нам срочно пришлось искать новых торговых партнеров в мире. Но, к сожалению, российская сторона экспортирует в основном сырьё и узкую товарную номенклатуру, что вполне устраивает Китай, но не устраивает Россию. Поэтому мы должны развивать несырьевой экспорт, для того чтобы увеличить товарную номенклатуру экспорта. Перспективные экспортные отрасли, которые интересуют Китай и способна развить Россия - это атомная и неатомная промышленность, химическая промышленность, авиастроение, транспортное машиностроение, агропромышленный комплекс, военно-промышленный комплекс; информационно - коммуникационные сферы и космические исследования. Таким образом, мы должны торговать высокотехнологичной продукцией, наукоёмкими товарами и услугами. Мы и сегодня экспортируем товары перечисленных отраслей, но в небольших объемах. В перспективе, при развитии высоких технологий и достижений фундаментальных наук, Китай переориентирует свой взгляд на Россию с сырьевой страны - поставщика, на несырьевой. Россия способна поднять уровень фундаментальных наук внутри страны, для увеличения качества экспорта и расширения товарной номенклатуры российского экспорта, который позволит развить российско-китайские отношения. Отсюда сокращается риск в долгосрочной перспективе потерять сотрудничество с Китаем из-за потери спроса на сырьевую российскую продукцию и увеличивается спрос на российские несырьевые товары, что усилит сотрудничество с Китаем.

Отношения между Россией и Китаем рассматриваются с двух сторон: с одной, как результат усилий обеих сторон, своего рода, достижение, с другой, как живой процесс, постоянно меняющийся, в котором нет всеми признанной устойчивой оценки. В свою очередь, живой процесс партнерства содержит и выдающиеся достижения, опыт, факторы и тенденции, которые влияют на реальность. Совокупность тех или иных факторов может ускорить процесс развития внешнеторговых отношений, построенных на достаточно прочной базе совпадающих, в главном, национальных интересов, но может завязать узлы противоречий и вести к непониманию, которые влияют на внешнеторговое сотрудничество России и Китая. За всю историю сотрудничества России и Китая наблюдается тенденция умения вовремя увидеть критическую черту во взаимоотношениях, остановить развитие контракции и начать поиск выходов из нее. Много вопросов вызывает проблема согласований многих документов как в вопросах межгосударственных отношений, так и согласовании законодательных инициатив двух стран. Следует отметить, что законодательные инициативы именно с российской стороны постоянно отстают от современных реалий международного сотрудничества России и

Китая. Дело в том, что Китай активно проводит работу по гармонизации торговых соглашений и норм, как с Соединенными Штатами Америки, так с и странами Европы и Азии. В Пекине давно обосновались крупнейшие мировые ритейлеры. Например, французский Carrefour и торговая сеть №1 в мире - американский Walmart. Чтобы согласовать с Россией законодательство во внешней торговле, межправительственные соглашения в торгово-экономических отношениях, санитарные и ветеринарные требования к отдельным группам товаров крайне затруднительно, как на уровне межгосударственных отношений, так и на уровне фирм и предприятий.

В торгово-экономической сфере торговля между Россией и Китаем находится на высоком уровне. Рассмотрим динамику экспорта и импорта российских товаров в Китай в период 2000 - 2018 гг. (рис.1).

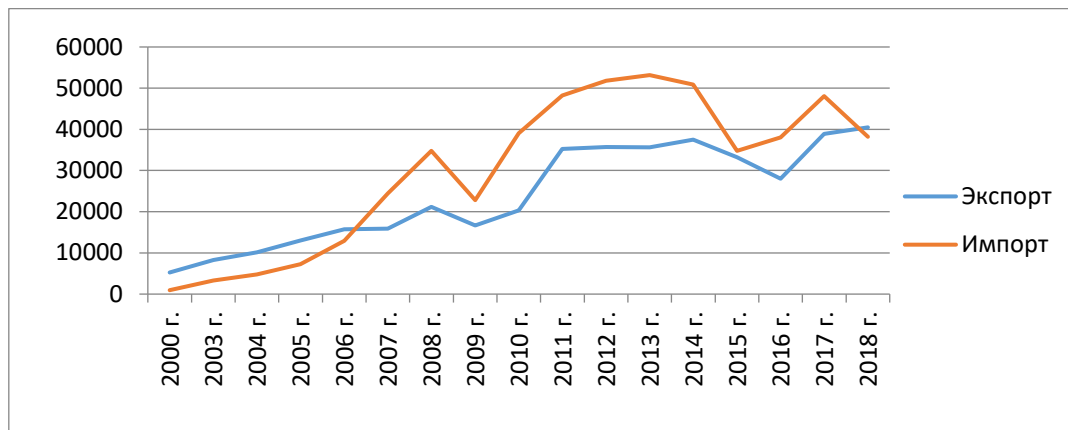


Рисунок 1- Динамика стоимостного объема экспорта и импорта между Россией и Китаем 2000-2018 гг., млн. долл. США

Как видно по диаграмме (см. рис.1) импорт китайских товаров преобладает над экспортом российских товаров в Китай. Наибольший стоимостной объем импортируемых товаров на российском рынке пришелся на 2013 г. и составил 53173 млн. долл. США, а наименьший - в 2000 г. с 949 млн. долл. США. Было два кризисных года, а именно 2009 и 2015 гг., их резкий спад с предыдущими годами был на 34,5% и 31,6%, соответственно. Что касается экспорта российских товаров в Китай, то стоимостной объем значительно меньше по сравнению со стоимостным объемом импортных китайских товаров в Россию, однако, за рассматриваемый период (2000-2018 гг.) их объем стремительно увеличивается и возрос на 671% или на 35236 млн. долл. США. Главными статьями экспорта КНР в Россию стала продукция электромеханической отрасли, импорта - нефть, уголь и пиломатериалы. Таким образом, наши страны впервые преодолели показатель в \$100 млрд, поставив исторический рекорд. По динамике роста Россия оказалась на первом месте в десятке ключевых партнеров Китая. [1]

Китай в последние годы всё больше инвестирует и делится технологиями в российские регионы для организации совместных производств высокотехнологичной продукции, что позволяет создавать новые места для работы и даёт импульс к развитию инфраструктур. В настоящее время на первое место выходит региональное сотрудничество между странами. Сотрудничество регионов ведёт к устранению как торговых барьеров, так и оптимизации инвестиционного климата, связанного непосредственно с конкретным регионом, что даст возможность оптимизировать использование природных ресурсов, на фоне рационально размещения производства. Региональное разделение и кооперирование даст возможность снизить себестоимость производства и повысить его эффективность, что в итоге будет способствовать увеличению уровня конкурентоспособности региональной продукции на мировом рынке. Тесное сотрудничество российских таможенных служб с китайскими таможенными службами в перспективе в несколько раз увеличит скорость прохождения таможенных

пунктов пропуска, облегчит процедуру таможенного оформления и повысит качество взаимного контроля после выпуска товаров. В долгосрочной перспективе в развитии приграничных регионов, а также таможенных инфраструктур, внешнеторговые отношения России и Китая станут крепче и потенциал их увеличится.

Важная тенденция в развитии внешнеторговых отношений между Россией и Китаем за последнее время - налаживание новых товаропроводящих каналов. Для России, с учетом ее соседства и характера прохождения границ, весьма эффективными могут быть региональные МТК. Такие коридоры создаются в настоящее время на востоке РФ. К ним относятся транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2». Предполагается, что «Приморье-1» соединит Харбин через Суйфэньхэ и Гродеково с портами Владивосток, Находка и Восточный, через которые будут осуществляться перевозки между провинцией Хэйлунцзянь и южными провинциями Китая, а также между ней и странами АТР по наиболее короткому пути. Коридор «Приморье-2» призван дать кратчайший выход к морю провинции Цзилинь через Хунчун и порт Зарубино. В последнем намечено создание крупного терминала для экспорта российского и транзита китайского зерна для рынков южного Китая и стран АТР. Порт Зарубино и китайский пограничный город Хунчун предполагается соединить железной дорогой с китайской шириной колеи (1435 мм). Для активизации формирования этих коридоров на все порты Приморского края был распространен таможенный режим Свободного порта Владивосток. Порт Зарубино может быть рассмотрен как место размещения логистического узла с системой контейнерных поездов и судоходных линий, увязанных с транзитной деятельностью СМП [1,4,5].

Вполне вероятно формирование нового коридора в результате строительства железнодорожного моста через Амур и пограничного пункта пропуска Нижнеленинское - Тунцзян, который сократит железнодорожный путь между Хабаровском, Биробиджаном и китайским Харбином, а также соединит наиболее коротким образом БАМ и сеть китайских железных дорог.

В настоящее время прорабатываются пути реализации Соглашения о создании экономического коридора РФ - МНР - КНР, основой которого являются модернизация железной дороги Улан Удэ - Наушки - Улан-Батор - Эрлянь - Пекин - Тяньцзинь и строительство ряда новых линий, соединяющих железнодорожные сети РФ и КНР через Монголию. Это кратчайший путь, связывающий Москву и Пекин (7622 км), а также провинции Хэбэй, Тяньцзинь и Ляонин с расположенными на Транссибе российскими регионами. Важно отметить тот факт, что при развитии внешнеторговых отношений между Россией и Китаем не только увеличивается потенциал торговли России, но и развиваются Дальневосточные регионы страны.

Ежегодное увеличение перевозимых через Россию китайских контейнеров по маршруту «Китай – Россия – Европа», руководители РЖД и корпорации «Китайские железные дороги» в долгосрочной перспективе говорят о том, что данная тенденция роста не будет сокращаться, а только увеличиваться и к 2025 г. достигнет порядка 3 миллионов контейнеров в год. Ведение переговоров между ними способствует созданию благоприятных условий для взаимовыгодных контрактов на перевозку товаров.

Товары из Китая попадают на российский рынок не только через железную дорогу (с помощью компаний РЖД), но и авиатранспортом (с помощью «Почты России»). В 2017 г. начали функционировать регулярные рейсы (на самолетах Ту-204 «Почты России») из китайских городов Женьчжоу и Харбина в Новосибирск с частотой два- три раза в неделю. Необходимость в создании данного направления состоит в том, что объемы доставляемых товаров ежегодно увеличиваются и в перспективе будет создано больше рейсовых направлений для сокращения времени доставки товаров. [1,2,3]

Транссибирский маршрут, МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» ускоряют доставку транзитных грузов, сократят издержки участников ВЭД, улучшат инвестиционный климат, а также разовьют рыночные отношения на транспорте. Объем перевозок постепенно увеличивается. При завершении строительства основных инфраструктурных проектов масштабные потоки грузоперевозок будут только после 2020 г. [3]

Важным этапом для развития внешнеторговых отношений между Россией и Китаем является интеграция проекта «Нового Шёлкового пути» и Евразийского экономического союза. Китай уже подписал с ЕАЭС соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве, которое, ускорит взаимодействие по проекту «Один пояс — один путь». При успешной интеграции проекта российский потенциал транзитных коридоров возрастет. Сейчас китайские компании обходят Россию при транзите из-за больших издержек по транспортировке, но при интеграции транзит по проекту «Нового Шелкового пути» будет по протяженности пересечения территории России будет выгоднее (рис. 2)



Рисунок 2 - Транзитный коридор «Нового Шелкового пути»

Плюсами транссибирского маршрута являются необходимость пересекать всего два таможенных режима (ЕАЭС и Евросоюз), единая весовая норма, отсутствие паромных переправ и, как следствие, отсутствие дополнительных перевалок, связанных с паромным сообщением. К тому же, из-за обесценивания рубля тарифы, предлагаемые на перевозку грузов по Транссибу, увеличили свое конкурентное преимущество [1,2].

При преодолении таможенных преград, а также при улучшении необходимых прилегающих таможенных инфраструктур складывается ещё одна долгосрочная перспектива, в которой внешнеторговый оборот между Россией и Китаем увеличиваться минимум на 10%. Интеграция китайского проекта на территории России способствует в среднесрочной перспективе сокращения транспортных затрат на перевозку продукции между странами, посредством улучшения организации транспортных сервисов; в долгосрочной перспективе - сбалансирование объёмов и структуры экспорта и импорта.

На основе анализа и оценки динамики внешнеторговых отношений России и Китая сделаем их прогноз на будущих 3 года. Для получения прогноза мы взяли данные экспорта и импорта России и Китая за 2014 – 2018 гг., с помощью программы «Excel» вычислили прогноз по линии тренда, который мы отобразили в виде диаграммы (рис. 3).

Стоимостной объем экспорта России в Китая будет ежегодно увеличиваться, такая же тенденция и у стоимостного объема импорта Китая в Россию. Тем не менее, экспорт будет преобладать над импортом, и внешнеторговое сальдо в России будет положительным. Данная тенденция связана с развитием внешнеторговых отношений России и Китая.

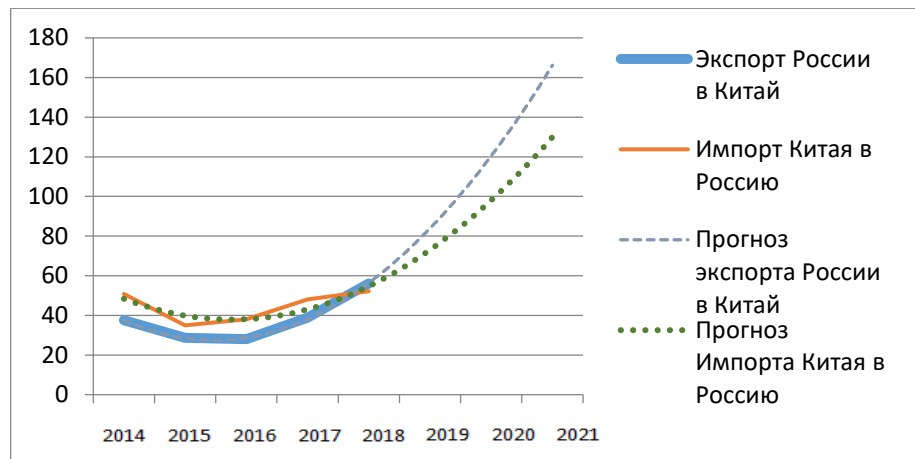


Рисунок 3- Прогноз экспорта и импорта России и Китая на 2019 – 2023 гг.

Таким образом, следует отметить, что в современных условиях развития торгово-экономических отношений между государствами на фоне всеобщего стратегического политического сближения, существуют определенные проблемы в торгово-экономических отношениях. На сегодняшний день сохраняются риски как во внешней торговле, так и взаимных инвестиционных проектах. Особое место среди них занимают «торговые войны» между США и Китаем, колебания курса валют, нестабильность сырьевых и финансовых рынков, колебания курсов национальных валют, действие санкций в отношении России со стороны США, западных государств и других стран.

Список литературы

1. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). – М.: Институт экономики РАН, 2018. – 64 с.
2. Грищенко А.И., Хлопяников А.М., Глушак Н.В., Морозов А.А. Инновационные подходы в реализации региональной маркетинговой политики в системе сбыта // Вестник Брянского государственного университета. 2012. № 3-2. С. 183-187
3. Грищенко А.И., Хлопяников А.М., Хлопяникова Г.В., Грищенко В.П., Подольникова Е.М. В сборнике: Управление социально-экономическими системами, правовые и исторические исследования: теория, методология и практика Материалы международной научно-практической конференции. В 2-х томах. 2018. С. 25-28
4. Грищенко А.И., Мураховская Н.В., Хлопяников А.М., Хлопяникова Г.В. Влияние государственно-частного партнерства на инновационную привлекательность региона. / Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2018. № 6-2 (65). С. 57-60.
5. Хлопяникова Г.В. Ценообразование во внешней торговле. Учебное пособие / Брянск, 2017.

Сведения об авторах

Хлопяников А.М.- доктор сельскохозяйственных наук, профессор Брянского государственного университета им. акад. И.Г. Петровского, khlopyanikov@mail.ru

Хлопяникова Г.В.- кандидат экономических наук, доцент Брянского государственного университета им. акад. И.Г. Петровского, khlopyanikova1970@bk.ru

Подольникова Е.М.- кандидат экономических наук, доцент Брянского государственного аграрного университета, podolnikova@mail.ru

UDC 339.56

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF TRADE AND ECONOMIC RELATIONS BETWEEN RUSSIA AND CHINA ON THE MODERN ETAPE

A.M. Khlopyanikov¹, G.V. Khlopyanikova¹, Ye.M. Podol'nikova²

Bryansk State University named after Academician I.G. Petrovsky¹
Bryansk State Agrarian University²

The article discusses the prospects of relations between the neighboring countries of Russia and China in the field of foreign trade relations in modern conditions. The dynamics of the value of exports and imports, as well as the prospects of the transit corridor of the «new silk road».

Keywords: Russia, China, intergovernmental agreement, projects, export, import, partner, customs, customs and trade relations, customs infrastructure, transport corridors.

References

1. Vardomskij L.B., Turaeva M.O. Razvitie transportnyh koridorov postsovetского prostranstva v usloviyah sovremennyh geopoliticheskikh i ekonomicheskikh vyzovov (nauch-nyj doklad). – M.: Institut ekonomiki RAN, 2018. – 64 s.
2. Grishchenkov A.I., Hlopyanikov A.M., Glushak N.V., Morozov A.A. Innovacionnye podhody v realizacii regional'noj marketingovoj politiki v sisteme sbyta // Vestnik Bryanskogo gosudarstvennogo universiteta. 2012. № 3-2. S. 183-187
3. Grishchenkov A.I., Hlopyanikov A.M., Hlopyanikova G.V., Grishchenkova V.P., Podol'nikova E.M. V sbornike: Upravlenie social'no-ekonomicheskimi sistemami, pravovye i istoricheskie issledovaniya: teoriya, metodologiya i praktika Materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. V 2-h tomah. 2018. S. 25-28
4. Grishchenkov A.I., Murahovskaya N.V., Hlopyanikov A.M., Hlopyanikova G.V. Vliyanie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva na innovacionnuyu privlekatel'nost' regiona. / Konkurentosposobnost' v global'nom mire: ekonomika, nauka, tekhnologii. 2018. № 6-2 (65). S. 57-60.
5. Hlopyanikova G.V. Cenoobrazovanie vo vneshnej torgovle. Uchebnoe posobie / Bryansk, 2017.

About the authors

Khlopyanikov A.M. – Doctor of Agricultural Sciences, Professor of Bryansk State University named after Academician I.G. Petrovsky. E-mail: khlopyanikov@mail.ru

Khlopyanikova G.V. – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of Bryansk State University named after Academician I.G. Petrovsky. E-mail: khlopyanikova1970@bk.ru

Podolnikova E.M. – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Bryansk State Agrarian University. E-mail: podolnikova@mail.ru