

УДК 339.9

Регион: экономика и социология, 2022, № 2 (114), с. 206–227

А.В. Островский

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Несмотря на стремительно развивающееся сегодня российско-китайское сотрудничество во всех сферах, уровень торгово-экономического сотрудничества пока не соответствует уровню сотрудничества в других сферах. Была поставлена задача достичь объема товарооборота в размере 100 млрд долл. США к 2015 г. и 200 млрд долл. США к 2020 г. Пока этих показателей достигнуть не удалось из-за преобладания в структуре товарооборота простой торговли, низкого уровня инвестиционного, межбанковского и инвестиционного сотрудничества, недостаточного развития инфраструктуры для внешней торговли. В статье анализируется текущая ситуация в российско-китайском торгово-экономическом сотрудничестве и предлагаются меры по ее улучшению.

Ключевые слова: Россия; Китай; торгово-экономические связи; российско-китайское сотрудничество; товарооборот; инвестиционное сотрудничество; инициатива «Один пояс – один путь»

Для цитирования: Островский А.В. Проблемы и перспективы развития российско-китайского торгово-экономического сотрудничества // Регион: экономика и социология. – 2022. – № 2 (114). – С. 206–227. DOI: 10.15372/REG20220209.

Перед визитом в КНР в феврале 2022 г. во время зимних Олимпийских игр Президент РФ В.В. Путин опубликовал свою статью для китайского агентства Синьхуа под названием «Россия и Китай: стратегическое партнерство, ориентированное в будущее». В этой статье были отмечены заметные успехи российско-китайского торгово-экономического сотрудничества, связанные с резким ростом товарооборота в 2021 г. – в размере 146,9 млрд долл. США (рост на 35,8% по сравнению с предыдущим годом) и наличием в портфеле Международной комиссии по инвестиционному сотрудничеству 65 проектов на общую сумму более 120 млрд долл.¹

В настоящее время Китай – крупнейший торговый партнер России в Азиатско-Тихоокеанском регионе, который превращается в один из ключевых центров формирующегося нового глобального сообщества. Обе страны, Россия и Китай, решают задачи структурной перестройки своих экономик и в равной степени заинтересованы в активизации традиционных и поиске новых форм взаимодействия и сотрудничества.

По данным на 2021 г., Китай уже стал второй в мире экономикой по объему ВВП по валютному курсу и первой – по паритету покупательной способности, находится на первом месте в мире по объему внешней торговли и объему экспорта.

Экономические показатели Российской Федерации в настоящее время не могут идти в сравнение с показателями Китая. По объему ВВП в долларах США Россия уступает КНР почти в 10 раз, по объему внешней торговли – более чем в 7 раз. Все это накладывает отпечаток на состояние и развитие российско-китайских торгово-экономических связей.

КНР стабильно является одним из ведущих торговых партнеров Российской Федерации. В 2020 г. Китай был ведущим торговым партнером России с товарооборотом в размере 108 млрд долл. США. За 2021 г. объем российско-китайского товарооборота значительно вырос и составил уже 146,9 млрд долл., что позволило лишь слегка увеличить долю России в объеме внешнеторгового оборота КНР –

¹ См.: *Путин* написал статью о стратегическом партнерстве России и Китая. – URL: <https://www.rbc.ru/politics/03/02/2022/61fb14169a79472fc3caa3aa> .

с 2,3 до 2,4%. Хотя темпы прироста российско-китайского товарооборота за 2021 г. были очень высокими – 35,8%, но и темпы роста товарооборота КНР с ее основными торговыми партнерами были вполне сопоставимы с темпами роста товарооборота с Россией.

Таблица 1

Внешнеторговый оборот КНР в 2015–2020 гг., млрд долл. США / %

Страна, территория	2015	2016	2017	2018	2019	2020
КНР	3 957,0 / 100,0	3 685,0 / 100,0	4 107,0 / 100,0	4 623,0 / 100,0	4 640,0 / 100,0	4 667,0 / 100,0
США	558,3 / 14,1	519,7 / 14,2	583,7 / 14,2	633,5 / 13,7	548,8 / 11,8	588,3 / 12,6
Евросоюз	564,8 / 14,3	547,4 / 14,9	617,0 / 15,0	682,2 / 14,8	715,1 / 15,4	651,6 / 14,0*
АСЕАН	472,2 / 11,9	452,4 / 12,3	515,5 / 12,6	587,9 / 12,7	650,8 / 14,0	686,3 / 14,7
Россия	68,1 / 1,7	69,6 / 1,9	84,2 / 2,0	111,2 / 2,4	112,4 / 2,4	107,4 / 2,3
Гонконг, Китай	343,6 / 8,7	304,0 / 8,2	286,5 / 7,0	310,6 / 6,7	292,2 / 6,3	279,9 / 6,0
Тайвань, Китай	188,2 / 4,8	179,1 / 4,9	199,8 / 4,9	226,2 / 4,9	231,4 / 5,0	261,4 / 5,6
Япония	278,7 / 7,0	275,1 / 7,5	303,1 / 7,4	327,7 / 7,1	319,2 / 6,9	318,4 / 6,8
Республика Корея	275,8 / 7,0	252,7 / 6,9	280,3 / 6,8	313,4 / 6,8	288,3 / 6,2	286,1 / 6,1
Страны вдоль маршрута «Пояс и путь»	936,7 / 23,7	941,5 / 25,7	1092,5 / 26,5	1236,8 / 26,7	1363,0 / 29,4	1357,9 / 29,1
Индия	71,6 / 1,8	69,7 / 1,9	84,4 / 2,1	93,9 / 2,0	92,8 / 2,0	87,8 / 1,9

Примечание: * – без учета Великобритании, которая вышла из Евросоюза.

Источник: рассчитано автором по данным Китайского статистического сборника – 2019 (Пекин, 2019, с. 101; на кит. яз.); Статистического доклада социально-экономического развития КНР в 2020 году (URL: http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/202102/t20210227_1814154.html; на кит. яз.).

В частности, в 2021 г. темпы роста товарооборота КНР со странами АСЕАН составили 19,7%, со странами ЕС – 19,1%, с США – 20,2%, с Республикой Корея – 18,4%, со странами – участниками китайской инициативы «Пояс и путь» – 23,6%². Несмотря на ухудшающиеся внешнеполитические отношения между КНР и США, объем товарооборота между этими двумя странами достиг рекордного показателя – 755,7 млрд долл. при экспорте из КНР в США в размере 576,1 млрд долл. и импорте 179,8 млрд долл., и внешнеторговый дефицит США уже составил почти 400 млрд долл.

Хотя с конца 2000-х годов для Китая были ограничены возможности экспорта в США, страны Евросоюза и Японию, что заметно снизило экономический потенциал страны, ориентированный на внешние рынки, тем не менее Китай по-прежнему упорно наращивал объемы торговли с этими странами, несмотря на имеющиеся политические разногласия с ними. В связи с возникшими экономическими проблемами в странах, являющихся основными торговыми партнерами Китая, – США, Японии и странах Евросоюза Китай был вынужден ограничивать экспорт в эти страны, но расширял его за счет стран на маршрутах китайской инициативы «Пояс и путь» (табл. 1).

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЙ ТОРГОВЛИ

Россия после сильного обвала рубля на валютном рынке с конца 2014 г. не входила даже в десятку ведущих партнеров Китая (11-е место по объему внешней торговли). С 2018 г. у России появился профицит в торговле с Китаем в результате наращивания экспорта нефти до 50 млн т. В 2019 г. РФ стала лидером по импорту Китаем сырой нефти (80 млн т). В 2020 г. импорт нефти в КНР из России увеличился, но РФ уступила лидерство Саудовской Аравии. В 2021 г. ситуация не изменилась: по-прежнему по импорту нефти в КНР первое место занимает Саудовская Аравия. В то же время экспорт из России в Китай составлял 56,6 млрд долл. США, а импорт в Россию

² См.: *Товарооборот России и Китая в 2021 году достиг рекордных \$146,88 млрд.* – URL: tass.ru/ekonomika/13424783.

из Китая – 51,4 млрд долл.³ Показатели объема двусторонней торговли с Китаем в 2020 г. у России оказались сопоставимы с показателями Бразилии (117,9 млрд долл.), но при этом Россия заметно отставала от лидеров двусторонней торговли с Китаем – США, Японии, Гонконга, Республики Кореи, Тайваня, Германии и даже Вьетнама.

В свое время между РФ и КНР было подписано соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве, которое предусматривало увеличение объема российско-китайской торговли до 100 млрд долл. США в 2015 г. и до 200 млрд долл. в 2020 г. При этом должна была заметно увеличиться доля российско-китайской торговли в общем объеме внешней торговли обеих стран. Для России Китай стал ведущим торговым партнером, однако для Китая торговля с Россией не имеет решающего значения даже с учетом того, что РФ является для него основным поставщиком нефти. Доля внешней торговли с Россией у Китая в 2021 г. при взрывном росте товарооборота составила лишь 2,4%, что существенно меньше, чем доли торговли с США, ЕС, АСЕАН и даже с отдельными странами, такими как Германия, Австралия, Вьетнам.

Как показывает практика развития торгово-экономических связей между РФ и КНР, в ближайшее время вполне возможно достичь показателя объема внешней торговли в 200 млрд долл. США при условии развития экспорта энергоресурсов из России в КНР. Только за счет наращивания экспорта нефти до 72,4 млн т в 2021 г. (в стоимостном выражении это 36 млрд долл.) Россия смогла заметно увеличить объем внешней торговли и превысить ранее недостижимый показатель в 140 млрд долл. Объем экспорта природного газа из РФ в КНР пока еще небольшой – всего 6,63 млн т газа по трубопроводу (1,27 млрд долл.) и 4,19 млн т сжиженного природного газа (2,45 млрд долл.).⁴ Однако в случае наращивания объемов поставок природного газа из Чаянды (Якутия) и Ковыкты (Иркутская область) в Северо-Восточный Китай и из Западной Сибири по газопроводу через

³ См.: *Китайский статистический сборник* – 2019. – Пекин, 2019. – С. 101. (На кит. яз.); *Статистический доклад социально-экономического развития КНР в 2020 году*. – URL: http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/202102/t20210227_1814154.html. (На кит. яз.).

⁴ URL: tass.ru/ekonomika/13424783.

территорию Монголии в Северный Китай вполне можно будет выйти на объем внешней торговли более 200 млрд долл. через некоторое время после запуска на проектную мощность обоих газопроводов.

Пока существуют серьезные перекосы в структуре российского экспорта в Китай, связанные с преобладанием торгово-промышленного обмена в российско-китайских торгово-экономических отношениях. В последние годы в российском экспорте преобладают сырье и продукция первичного передела (топливо, нефть, нефтепродукты, древесина, черные металлы, рыба и морепродукты), причем происходит заметный рост поставок этих товаров. Надо признать, что резервы такой формы сотрудничества почти исчерпаны. Поэтому необходимо изменить структуру российского экспорта за счет развития различных совместных проектов и взаимного привлечения инвестиций на территории российского Дальнего Востока и Северо-Востока КНР, расширения сотрудничества в приграничных районах, более активного вовлечения китайских компаний в реализацию крупномасштабных проектов по развитию регионов Дальнего Востока и Сибири, совместного освоения новых и высоких технологий на базе имеющихся академгородков на Дальнем Востоке и в Сибири (Владивосток, Иркутск, Новосибирск), развития производственной кооперации. Не вызывает сомнения, что именно в сфере производственной кооперации содержатся значительные резервы роста российско-китайского внешнеэкономического сотрудничества.

Следует отметить, что в последние годы большая часть внешнеэкономического сотрудничества России с Китаем сводилась к простой торговле. Доли инвестиционного сотрудничества и приграничной торговли были невелики. Россия не была основным партнером Китая в сфере инвестиционного сотрудничества, а доля российских прямых инвестиций на китайском рынке была даже ниже статистической погрешности (табл. 2).

Китай выглядит не просто предпочтительным, но, можно сказать, оптимальным зарубежным партнером для России в решении стратегической задачи подъема Сибири и Дальнего Востока. Во-первых, только ориентация на динамично развивающийся китайский рынок позволит сделать экономически эффективной разработку природных ресурсов этих территорий, которая требует крупных капиталовло-

Таблица 2

Российско-китайское торгово-инвестиционное сотрудничество

Показатель	2015	2016	2017	2018	2020	2021
Объем внешней торговли КНР, млрд долл. США	3953	3686	4117	4620	4660	6050
Объем российско-китайской торговли, млрд долл. США	68,0	69,6	84,3	107,0	108,0	146,9
Доля России в объеме внешней торговли КНР, %	1,7	1,9	2,0	2,3	2,3	2,4
Объем прямых иностранных инвестиций в КНР, млрд долл. США	126,3	126,0	131,0	135,0	144,4	173,5
Объем прямых иностранных инвестиций в КНР из РФ, млн долл. США	13,1	...	40,0*	...	...	...
Доля прямых инвестиций РФ в общем объеме прямых иностранных инвестиций в КНР, %	0,01	...	0,03	...	...	...
Объем прямых иностранных инвестиций из КНР, млрд долл. США	145,7	170,0	120,0	135,0	153,0	113,6
Объем прямых иностранных инвестиций в РФ из КНР, млрд долл. США	2,96	...	1,00*	...	...	...
Доля прямых инвестиций КНР в общем объеме прямых иностранных инвестиций в РФ, %	2,0		0,8	2,0	...	...
Объем накопленных иностранных инвестиций в РФ из КНР, млрд долл. США	14,02	...	...	38,0**	30,0 (за последние 5 лет)	...

Примечания: 1) показатели объема прямых иностранных инвестиций из РФ в КНР за 2016–2017 гг. столь незначительны, что не попали в общую статистическую сводку по странам (по данным китайских статистических сборников за различные годы); 2) показатели объема прямых инвестиций из КНР в РФ крайне противоречивы, и их расхождение чрезвычайно велико по различным источникам; 3) * – по различным данным российской и иностранной прессы по итогам 2017 г.; ** – по данным Российско-китайского фонда регионального развития (показатель накопленных инвестиций за 2005–2017 гг.).

жений и длительных сроков. Во-вторых, подъем Сибири и Дальнего Востока отвечает интересам Китая, поскольку способствует решению задачи возрождения старой промышленной базы в соседних с Россией северо-восточных провинциях страны и улучшению ресурсного обеспечения экономики КНР в целом. Во внешнеэкономической стратегии Пекина России отводится весьма важное место прежде всего как крупному поставщику энергоносителей и сырья и как рынку сбыта китайских товаров, включая технически все более сложные изделия машиностроения и электроники.

На наш взгляд, изменение основного направления российской внешней торговли с западного на восточное в полной мере отражает тенденцию развития внешнеэкономических связей РФ. Россия должна постепенно перемещать вектор торгово-экономического сотрудничества с Запада на Восток, развивать торгово-экономические отношения с динамично развивающимися странами АТР – Китаем, Японией, Республикой Корея, странами Юго-Восточной Азии, для того чтобы расширять там сферу своих экономических интересов.

Если посмотреть на структуру российской внешней торговли по странам и регионам, то мы увидим, что на Европу (или атлантическое направление) приходится 85%, а на Азию (или тихоокеанское направление) – примерно 15% внешнеторгового оборота России. При этом доля оборота с Китаем составляет 12% от общего объема. Для России Китай – главный торговый партнер, занимающий первое место по объему внешней торговли. Однако для Китая по объемам торговли Россия занимает лишь 10–11-е место, а доля России в объеме внешней торговли КНР в 2015–2020 гг. составляет чуть более 2% объема внешней торговли КНР. Она будет в лучшем случае оставаться на этом уровне, невзирая на абсолютный рост объемов товарооборота, что уже показали итоги 2021 г. По сути дела, Китай более заинтересован в российском экспорте, чем Россия в китайском импорте.

В целом, структура российско-китайской торговли во многом соответствует структуре российской внешней торговли, где в 2008 г. в экспорте доля продукции машиностроения сократилась до 1%, а доля энергоресурсов и древесины выросла до 60%. На государственном уровне Китай всегда будет более заинтересован в поддержании российско-китайской торговли, нежели Россия, поскольку в экспорте из

России преобладают недостающие в КНР природные ресурсы, а в импорте из КНР в Россию – потребительские товары и продукция машиностроения. Безусловно, все это можно производить и на территории России, но в рамках действующего Налогового кодекса РФ и при предлагаемых банковских процентах по кредиту себестоимость этих видов продукции, произведенных на российской территории, будет всегда выше, равно как и цены на эти товары.

Анализ региональной структуры российской торговли с Китаем показывает, что в пятерку лидеров по объему экспорта входят Москва, Иркутская область, Ханты-Мансийский автономный округ, Сахалинская область и Санкт-Петербург (табл. 3). При этом по объему несырьевого неэнергетического экспорта в Китай лидируют Иркутская и Свердловская области; резкий рост несырьевого неэнергетического импорта Китаем из Свердловской области наблюдается лишь в последние два года (табл. 4).

Объем внешней торговли между двумя странами во многом зависит от объема взаимных инвестиций в экономику. Несмотря на заметный рост прямых инвестиций из КНР в последние годы, на территорию Российской Федерации поступает менее 2% всего объема китайских инвестиций. Еще хуже ситуация с инвестициями из России в Китай. В последние годы китайская статистика вообще не дает никаких показателей по инвестициям из России в КНР, что свиде-

Таблица 3

Российские регионы – лидеры по объему экспорта в Китай, млрд долл. США

Регион	2016	2017	2018
г. Москва	13,339	17,406	29,503
Иркутская обл.	2,455	3,317	4,016
Ханты-Мансийский АО – Югра	1,584	2,748	3,894
Сахалинская обл.	0,922	1,127	1,860
г. Санкт-Петербург	0,949	1,170	1,648

Источник: Дыхание Китая. – 2019. – № 5. – С. 17.

Таблица 4

**Российские регионы – лидеры по объему несырьевого неэнергетического
экспорта в Китай, млрд долл. США**

Регион	2016	2017	2018
Иркутская обл.	1,338	1,635	1,861
Свердловская обл.	0,137	0,574	1,175
г. Москва	1,413	1,554	1,123
Хабаровский край	0,505	0,994	1,030
Приморский край	0,741	0,738	0,960

Источник: Дыхание Китая. – 2019. – № 5. – С. 27.

тельствуется о предельно малом их объеме. В этих условиях крайне сложно говорить о наращивании взаимного товарооборота. Единственным исключением является наращивание поставок сырой нефти в КНР по нефтепроводу «Восточная Сибирь – Тихий океан» с ответвлением от Сковородино в Мохэ и Дацин, а также возможное наращивание поставок по трубопроводу «Сила Сибири» природного газа из Чаянды в Северо-Восточный Китай и сжиженного природного газа с полуострова Ямал. В результате увеличения этих поставок из России в Китай в 2018 г. российский дефицит во внешней торговле с Китаем сменился на профицит.

**ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ
РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО
ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

В обеих странах основные перспективы инвестиционного сотрудничества связываются с реализацией ряда крупных проектов по поставкам углеводородов (нефти и газа) из России в Китай и с дальнейшим развитием транспортной сети для наращивания объемов двусторонних перевозок и международного транзита грузов через территории двух государств. В настоящее время можно выделить несколько основных аспектов российско-китайского торгово-экономического

сотрудничества, которые оказывают принципиальное влияние на развитие интеграционных процессов в Северо-Восточной Азии. Более того, по мере дальнейшего роста китайской экономики и всестороннего развития российско-китайского торгово-экономического сотрудничества будет происходить не только усиление китайской экономики за счет российских природных ресурсов, но и экономическое развитие российского Дальнего Востока и Сибири в результате создания большого количества инфраструктурных объектов, способствующих развитию этого сотрудничества. Можно указать четыре наиболее перспективных направления российско-китайского сотрудничества: энергетическое, транспортное, инвестиционное и межбанковское. На наш взгляд, их реализация будет способствовать подтягиванию экономического потенциала азиатской части России до уровня ее европейской части.

В этих условиях у Китая возникают немалые проблемы в осуществлении своей стратегии выхода на российский рынок. По-прежнему КНР испытывает потребность в товарах традиционного российского экспорта – древесине, калийных удобрениях, цветных металлах (медь, никель), а также необходимость в увеличении поставок энергоносителей из России для поддержания высоких темпов развития народного хозяйства. Но из-за невысокой емкости российского рынка наращивание экспорта в Россию будет для Китая оставаться проблематичным. Поэтому дальнейшие пути реализации китайской стратегии выхода на российский рынок в рамках общей стратегии развития экспорта видятся только в максимальном привлечении российских компаний к различным программам развития китайской экономики, таким как развитие западных районов, зон высоких технологий, энергетических отраслей. В этом случае сочетание китайских инвестиций с российскими достижениями в области новых и высоких технологий на имеющейся в обеих странах производственно-технической базе сможет дать импульс дальнейшему развитию российско-китайских торгово-экономических связей в интересах и России, и КНР.

В настоящее время значительную часть китайского экспорта в Россию по стоимости составляют машины и оборудование (58,4%), мобильные телефоны и смартфоны (11,6%), одежда и текстиль (10,8%). В свою очередь, Китай заинтересован в импорте сырья

и материалов, в особенности энергоресурсов. В частности, в 2019 г. импорт сырой нефти составил 505,7 млн т при производстве внутри страны в объеме 191 млн т, импорт соевых бобов – 88,5 млн т при собственном производстве в объеме всего около 20 млн т в год. По стоимостным показателям импорта на первом месте находятся электронные чипы (примерно 14,7% объема импорта), сырая нефть (11,6%) и концентрат железной руды (4,9%)⁵.

Перспективны развитие сотрудничества между регионами, участие Китая в программах развития районов российского Дальнего Востока и Сибири, а России – в программах развития северо-восточных и западных районов Китая. В этом плане важно участие в реализации китайской инициативы «Один пояс – один путь», затрагивающей развитие инфраструктуры и осуществление совместных бизнес-проектов на территории Европейской России. В частности, это строительство высокоскоростной железной дороги из Пекина через Екатеринбург, Казань и Москву с двумя ответвлениями – на Минск и Центральную Европу и на Санкт-Петербург и Северную Европу. Все совместные проекты предполагается выполнять на основе государственно-частного партнерства.

Финансовое сотрудничество двух стран становится все более тесным, однако его уровень остается недостаточным и не соответствует потребностям торгово-экономического сотрудничества и кооперации в научно-технической и производственной сферах. Развитию торгового и инвестиционного сотрудничества между РФ и КНР должно способствовать активизировавшееся в последние годы сотрудничество банков двух стран, ранее значительно отстававшее от потребностей обеспечения взаимного товарооборота. В настоящее время в России уже работают филиалы четырех основных банков Китая: Торгово-промышленного, Сельскохозяйственного, Строительного и Банка Китая (Элос). В Китае, к сожалению, большая часть российских банков, за исключением ВТБ-24, имеет лишь представительства, а не филиалы из-за недостаточных объемов уставного и привлечен-

⁵ См.: *Статистический доклад о социально-экономическом развитии КНР в 2020 г.* ГСУ КНР, 28 февраля 2021 г. – URL: http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/202102/t20210227_1814154.html . (На кит. яз.).

ного капиталов, что существенно сдерживает развитие как инвестиционного сотрудничества, так и двусторонней торговли.

Хотя объем китайских инвестиций за рубеж огромен, в частности в США, их доля в общем объеме инвестиций всех видов (кредиты, прямые инвестиции, портфельные инвестиции) крайне мала, в том числе и в реализацию инициативы «Один пояс – один путь». Вплоть до настоящего времени инвестиционный фактор играл незначительную роль в формировании структуры и обеспечении объемов российско-китайской торговли. Если по объемам инвестиций из КНР Россия в 2020 г. занимала третье место (30 млрд долл. США за последние 5 лет), то обратного потока инвестиций практически не наблюдается. Россия как иностранный инвестор, вкладывающий средства в экономику Китая, в статистические сводки не попадает. Большая часть населения России сконцентрирована на ее европейской территории, где проживает 120 млн чел. На территории Дальнего Востока, включая Бурятию и Забайкальский край, и в Иркутской области проживает примерно 8 млн чел., т.е. это очень узкий рынок для китайских товаропроизводителей. Например, только рынок Харбина составляет около 12 млн чел. В настоящее время Китай рассматривает Россию в основном в качестве поставщика относительно дешевых энергоресурсов: сырой нефти, природного газа, некоторых пород каменного угля для своей коксохимической промышленности, а также концентрата железной руды, меди и никеля. Так что для Китая, который в последнее время стал активно развивать высокотехнологичные отрасли промышленности в рамках программы «Сделано в Китае – 2025», рынки США, стран ЕС и Восточной Азии представляют существенно больший интерес.

Если рассматривать отраслевую структуру российских инвестиций в китайскую экономику, то основными сферами вложений российских компаний являются торговля, финансовая деятельность, обрабатывающая промышленность, строительство, транспортные перевозки. В последнее время в связи с резкой девальвацией рубля и удорожанием китайских товаров, предназначенных для реализации на российском рынке, наблюдается сокращение инвестиций из России в торговые операции и транспортные перевозки на территории Китая. Основными направлениями российских инвестиций в Китае

в последние годы стали финансовая деятельность (95%), торговля (4%) и обрабатывающая промышленность (1%).

Значительные резервы роста российско-китайского внешнеэкономического сотрудничества содержатся, как уже упоминалось, в сфере производственной кооперации. Однако развитие новых форм сотрудничества идет довольно медленными темпами. На поручительскую переработку и сборку, одну из наиболее простых форм производственной кооперации, приходится (включая переработку давальческого сырья) чуть более 10% от общей суммы двустороннего товарооборота. В первую очередь следует поощрять развитие производственного сотрудничества в энергетике, машиностроении, в частности в производстве станков, энергетического оборудования и в разработке технологий. Очень перспективными выглядят планы совместной разработки и изготовления авиационной техники нового поколения. Как нам представляется, работа по продвижению на китайский рынок продукции российского гражданского машиностроения будет способствовать увеличению объема внешней торговли между РФ и КНР.

Развитие сотрудничества в сфере сельского хозяйства позволит постепенно снять остроту проблемы нехватки пахотных земель и водных ресурсов в Китае за счет налаживания производства на российских территориях. Приграничные территории Китая и России имеют схожие климатические условия. Это даст возможность за счет использования на российских землях в Амурской области, Алтайском крае и Приморском крае китайских трудовых ресурсов и сельскохозяйственной техники производить сельскохозяйственную продукцию, в частности необходимые для Китая соевые бобы и пшеницу, и импортировать ее в Китай.

Ставится задача стимулировать китайские предприятия к разработке на российском Дальнем Востоке и в Сибири месторождений полезных ископаемых, в частности железной руды, цветных металлов, калия, фосфора, глинозема, редкоземельных элементов.

Перспективно создание на российской территории совместных исследовательских центров в различных областях высоких технологий, в которых Россия занимает передовые позиции (космос, атомная энергетика и т.п.), на китайские средства, но с привлечением российских специалистов и с использованием российских разработок. Безу-

словно, реализация подобных предложений с участием китайской стороны позволила бы существенно нарастить масштабы российско-китайского торгово-экономического сотрудничества и диверсифицировать его.

УКРЕПЛЕНИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА С КНР – ВОЗМОЖНОСТЬ ДЛЯ УСКОРЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Важной формой включения районов российского Дальнего Востока и Сибири в систему межгосударственного сотрудничества в АТР и более активного их вовлечения в российско-китайское торгово-экономическое сотрудничество являются присоединение Сибири и Дальнего Востока к китайской инициативе «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) и активное участие России в создании экономического коридора Китай – Монголия – Россия. Анализ уже изданных в Китае многочисленных работ на эту тему показывает, что существует большое количество определений Шелкового пути начиная от собственно Экономического пояса Шелкового пути (*сычоучжилу* или *идай илу*) и Морского Шелкового пути (*хайсылу*) и заканчивая различными морскими и железнодорожными маршрутами по всему континенту Евразии. В частности, в изданном в КНР справочнике под названием «Один пояс – один путь» опубликована схема маршрутов Экономического пояса Шелкового пути. В эту схему, помимо традиционных трех маршрутов через европейскую часть России, Казахстан, Турцию, Иран, Грузию и Азербайджан, включен и маршрут через Западную и Восточную Сибирь и Дальний Восток, что отражено на приложенной карте. Отмечено, что предполагается построить два континентальных моста Европа – Азия (северный и южный), и маршрут Екатеринбург – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Чита – Хабаровск – Владивосток станет важной составной частью северного трансконтинентального моста⁶.

⁶ См.: *Один пояс – один путь: Желтая книга* – 2014 / Сост. Ян Яньхун. – Изд-во «Нинся жэньминь», 2015. – С. 42–43. (На кит. яз.).

В рамках Экономического пояса Шелкового пути намечено три основных маршрута: северный (через Москву), средний (через Актау – Баку – Тбилиси) и южный (через Иран). Некоторые российские ученые, в частности эксперты из Высшей школы экономики (С.А. Караганов и др.), считают, что средний и южный варианты очень дорогостоящие, целесообразно прокладывать маршрут только через территорию России, поэтому Россия может ждать, когда Китай проявит инициативу и предложит серьезные инвестиции для реализации северного варианта. Однако нам представляется, что такие взгляды не соответствуют китайским и мировым реалиям. Средний маршрут через Каспий по паромной переправе Актау – Баку уже реализуется, и первые составы по транспортному коридору прибыли в Стамбул. Быстрыми темпами велось строительство железной дороги Тбилиси – Карс, которая уже сдана в эксплуатацию. Россия может опоздать с участием в проекте ЭПШП, и огромная транзитная территория России между Китаем и Европой окажется в стороне от реализации китайского проекта «Экономический пояс Шелкового пути». К этому проекту проявляют интерес не только страны-участницы, но и страны, территориально весьма далекие от трех вариантов маршрута Шелкового пути, как показывают многочисленные международные конференции на эту тему, проведенные в Китае и за его пределами.

Китай также активно развивает проект «Морской Шелковый путь XXI века». Этот проект предусматривает быстрое развитие морских портов Восточного и Южного Китая по всей береговой линии – от Даляня и Тяньцзиня до Гуанчжоу и Хайкоу, а его ядром должен стать порт Фучжоу на берегу Тайваньского пролива. Фактически «Морской Шелковый путь XXI века» не только восстанавливает существовавшие в древности и Средние века морские торговые маршруты на Филиппины, Индокитайский полуостров, в Индию, страны Персидского залива и Красного моря, Восточную Африку, но также продлевает маршруты в страны юга Тихого океана и Средиземноморья через Суэцкий канал до Турции, Греции, Италии и Испании.

Для поддержки инициативы «Один пояс – один путь» в КНР были созданы две финансовые структуры: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) с уставным капиталом в 100 млрд долл. США и Фонд Шелкового пути с уставным капиталом в 40 млрд долл. За-

ложенные в них средства позволят параллельно решить сразу несколько задач, связанных с дальнейшей активизацией инвестиционного и торгово-экономического сотрудничества в рамках данной инициативы.

При включении территорий Дальнего Востока и большей части Сибири в общий хозяйственный оборот и в стремлении расширить торгово-экономические связи двух огромных частей РФ – европейской территории и азиатской территории за Уралом следует учитывать, что Сибирь и Дальний Восток, по сути дела, оторваны от Европейской России. Эти две огромные части территории страны связывают только Транссиб и частично БАМ. К тому же надо иметь в виду высокие транспортные тарифы, которые увеличивают разрыв между дальневосточными регионами и европейской частью РФ по уровню социально-экономического развития.

Совершенно ясно, что столбовая дорога развития российского Дальнего Востока – это осуществление крупномасштабных проектов инфраструктурного характера, направленных на расширение экономических связей между европейской и азиатской частями России. Вот почему активное сотрудничество со странами АТР, в том числе с такими структурами, как АБИИ и Фонд Шелкового пути, можно рассматривать в качестве реального инструмента комплексного развития экономики макрорегиона.

Развитие транспортной инфраструктуры на территориях России и Китая выходит за рамки «нефтяного фактора» и имеет более широкое значение. На наш взгляд, реализация российских и совместных проектов по развитию транспортной инфраструктуры явится дополнительным фактором роста взаимного сопряжения двух стран. В связи с этим чрезвычайно важно участие китайских инвестиций в развитии инфраструктуры на территории Дальнего Востока. В этих условиях дальневосточные и сибирские регионы могли бы стать для Китая не только важным рынком сбыта экспортной продукции (изделия машиностроения, электроника, одежда, обувь, текстиль), но и частично решить китайские проблемы дефицита энергоресурсов (нефть, природный газ, отдельные сорта каменного угля и лигнитов), а также удовлетворить потребности Китая в таких товарах, как пластик и соевые бобы.

При определении Китая как приоритетного российского партнера в Северо-Восточной Азии важное значение приобретает сотрудничество в области транспорта, поскольку большая часть границы РФ и КНР проходит по суше. Современное состояние российских транспортных магистралей и погранпереходов сдерживает дальнейшее развитие торгово-экономических отношений России и Китая, которые, как мы видим из данных статистики, значительно отстают от торгово-экономических отношений КНР со многими странами мира. Очевидно, что без дальнейшего расширения пропускной способности транспортных магистралей и развития инфраструктуры на российско-китайской границе вряд ли удастся существенно увеличить объем торгово-экономических связей между двумя странами.

Хотелось бы особо остановиться на проблемах сотрудничества территорий Западной Сибири и Китая. Потенциал экономического развития западно-сибирских территорий и западных районов КНР достаточно велик. Но его трудно реализовать, так как в настоящее время между этими территориями отсутствует транспортное сообщение. Граничащие районы РФ и КНР имеют единственный пункт пропуска – Канас. Переговоры об открытии погранперехода через Канас ведутся с начала XXI в., но он до сих пор не открыт. Сегодня торговля России с Синьцзяном осуществляется через территорию третьего государства – Казахстана за счет развития транзитной торговли. Это увеличивает время транспортировки грузов, а также транспортные расходы.

С 2013 г. с началом реализации китайской инициативы «Один пояс – один путь» и проекта «Экономический пояс Шелкового пути» значительная часть внешнеторговых грузов, транспортируемых между РФ и КНР, пошла через Казахстан по маршруту Бакту – Аягуз – Астана – Новосибирск, а также через Рубцовск в Алтайском крае. Так что для успешного развития российско-китайских внешнеэкономических связей необходимо развивать прямые торгово-экономические связи между Алтайским краем и Синьцзяном без участия третьей стороны.

Наличие развитой автотранспортной и железнодорожной инфраструктуры, а также водного транспорта дает развитие мультимодальным перевозкам в Алтайском крае, которые позволят существенно

сократить время транспортировки грузов и стоимость транспортных услуг. Для этого представляется необходимым создание прямого транспортного коридора в КНР через Республику Алтай. Для прямого выхода на КНР из РФ требуется построить участок автомобильной дороги протяженностью примерно 180 км по территории Республики Алтай через перевал Канас на 54-километровом участке российско-китайской границы как продолжение Чуйского тракта и организовать автомобильный пункт пропуска через государственную границу РФ и КНР. Строительство дороги даст экономический эффект в виде создания рабочих мест, повышения спроса на строительные материалы, придаст общий импульс экономическому развитию территории и повысит ее транзитный потенциал. Торговля с Китаем напрямую, минуя третьи страны – Казахстан и Монголию, позволит сократить издержки для бизнеса за счет перевозок грузов в кратчайшие сроки, увеличить объемы грузооборота, в первую очередь перевозок продукции агропромышленного комплекса.

Строительство дороги через перевал Канас также позволит заметно расширить энергетическое сотрудничество между РФ и КНР. Реализация крупномасштабных российских проектов по поставкам нефти и газа в Северо-Восточную Азию может в значительной степени решить как проблемы экономического развития районов Дальнего Востока и Сибири, так и проблемы привлечения иностранных инвестиций из стран СВА – Китая, Японии, Республики Кореи, заинтересованных в поставках энергоносителей из России. Первым шагом в решении этого вопроса могли бы стать реализуемые проекты по сотрудничеству с КНР в нефтяной и газовой сферах.

Одним из важных маршрутов транспортировки нефти и газа из Западной Сибири в Синьцзян является маршрут через перевал Канас на Алтае. В 1993 г. была проведена геодезическая разведка трассы, в 1995 г. в ходе повторной геодезической разведки обе участвующие стороны подтвердили, что единственным маршрутом для трассы Западная Сибирь – Синьцзян является дорога через перевал Канас на высоте 2700–3000 м над уровнем моря. Соответственно, при строительстве автомобильной дороги вполне можно проложить нефте- и газопроводы до Карамая – крупного месторождения нефти и газа в Синьцзяне, где имеется вся необходимая инфраструктура. В свое

время «Газпром» разрабатывал проект экспорта природного газа из РФ в КНР через Алтай. Стоимость проекта оценивалась от 4,5 до 13,6 млрд долл. США. Однако по ряду причин «Газпром» отказался от реализации этого проекта и принял решение вести газопровод через Монголию⁷.

Как нам представляется, именно развитие транспортной инфраструктуры, наряду с энергетической, будет способствовать экономическому росту регионов российского Дальнего Востока и Сибири, позволит создать новые рабочие места, привлечь новые инвестиции как из европейской части России, так и из-за рубежа, стимулирует приток в приграничные районы Дальнего Востока и Сибири, Забайкалья и Алтайского края большого количества рабочей силы из перенаселенной Европейской России⁸.

Одной из главных проблем экономического развития российского Дальнего Востока является недостаточный объем инвестиций, как внешних, так и внутренних, что связано в первую очередь со слабым развитием инфраструктуры в макрорегионе. Решению этой проблемы могли бы способствовать следующие проекты: развитие инфраструктуры портов Находка, Владивосток, Ванино, расширение морских портов Владивосток («Приморье-1») и Зарубино («Приморье-2»); строительство газо- и нефтепроводов из Сибири и Якутии в Северо-Восточный Китай; строительство зернового терминала в Забайкальске; создание в Сибири и на Дальнем Востоке международных туристических и рекреационных центров (например, на оз. Байкал, в Южном Приморье, на Алтае, на Камчатке и на Сахалине).

Можно выделить семь основных препятствий, сдерживающих развитие российско-китайского торгово-экономического сотрудничества: 1) незнание китайскими предпринимателями российской специфики (законодательство, инвестиционные риски и др.); 2) плохой

⁷ См.: *Стратегия* социально-экономического развития Алтайского края до 2035 года. – URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/ff2df63t>.

⁸ См.: *Островский А.В.* Место и роль торгово-экономических связей российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая в китайской инициативе «Экономический пояс Шелкового пути» // Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / Отв. ред. А.В. Островский, Чжу Юй. – М.: ИДВ РАН, 2019. – Кн. 1. – С. 34.

инвестиционный климат в Китае в отношении реализации проектов в России; 3) российское законодательство, ущемляющее интересы иностранного капитала (в частности, отказ в страховании прямых иностранных инвестиций на территории России); 4) высокие ставки налогообложения по сравнению с КНР; 5) административные проблемы, связанные с усилением бюрократизации в центре и на местах (по Налоговому кодексу РФ большая часть налогов, собираемых на местах, идет в центральный бюджет); 6) недостаточная защищенность китайского бизнеса в России; 7) социально-психологические моменты, связанные с давлением российской прессы на население заявлениями о «китайской угрозе».

Дальнейшие пути увеличения объема российско-китайской внешней торговли видятся в реализации крупных российско-китайских инфраструктурных проектов на территории российского Дальнего Востока и Сибири с привлечением китайского капитала и на территории Китая с привлечением российского капитала, а также в расширении межрегионального сотрудничества российских областей с китайскими провинциями. В целом, для развития российско-китайского сотрудничества на территориях российского Дальнего Востока и Восточной Сибири и китайского Северо-Востока целесообразно создавать не только промышленные зоны и зоны научно-технического сотрудничества, но и различные зоны приграничного торгово-экономического сотрудничества. Они могли бы стать своего рода анклавами (кластерами) для отработки новых форм российско-китайского торгово-экономического сотрудничества, опыт которых по мере их развития мог бы переноситься на другие регионы Дальнего Востока и Сибири, а также на всю территорию РФ.

Информация об авторе

Островский Андрей Владимирович (Россия, Москва) – доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник, руководитель Центра экономических и социальных исследований Китая Института Дальнего Востока РАН (117997, Москва, Нахимовский проспект, 32). E-mail: ostrovski@ifes-ras.ru.

DOI: 10.15372/REG20220209

Region: Economics & Sociology, 2022, No. 2 (114), p. 206–227

A.V. Ostrovskii

SINO-RUSSIAN TRADE AND ECONOMIC COOPERATION: PROBLEMS AND PROSPECTS

Despite Sino-Russian cooperation developing fast universally in the 21st century, the level of trade and economic cooperation does not correspond with that of the other spheres. The initial goal was to reach trade turnover at 100 billion USD by 2015 and 200 billion USD by 2020. Till now, both sides have failed to achieve this for the following trends prevail in Russia: simple trade, low level of investment and inter-banking relations, as well as poor international trade-related infrastructure. The article describes the current situation in Sino-Russian trade and economic cooperation and proposes improvement measures.

Keywords: Russia; China; trade and economic relations; Sino-Russian cooperation; trade turnover; investment cooperation; the Belt and Road Initiative

For citation: *Ostrovskii, A.V. (2022). Problemy i perspektivy razvitiya rossiysko-kitayskogo trgovno-ekonomicheskogo sotrudnichestva [Sino-Russian trade and economic cooperation: problems and prospects]. Region: ekonomika i sotsiologiya [Region: Economics and Sociology], 2 (114), 206–227. DOI: 10.15372/REG20220209.*

Information about the author

Ostrovskii, Andrei Vladimirovich (Moscow, Russia) – Doctor of Sciences (Economics), Professor, Chief Researcher, Head of the Centre for Social and Economic Development of China, Institute of Far Eastern Studies, Russian Academy of Sciences (32, Nakhimovsky av., Moscow, 117997, Russia). E-mail: ostrovski@ifes-ras.ru.

Поступила в редколлегию 04.02.2022.

После доработки 17.02.2022.

Принята к публикации 22.02.2022.

© Островский А.В., 2022