

РАЗВИТИЕ ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ РОССИИ И КИТАЯ: ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Внешнеторговые отношения России и Китая в последние десятилетия стабильно развивались, но в 2021–2023 гг. объемы взаимной торговли росли значительными темпами, что было вызвано взаимным стремлением стран к развитию двухсторонних отношений и новыми экономическими условиями в условиях внешних ограничений. Однако увеличение масштабов торговли ограничивается многими факторами, в том числе и степенью развитости логистической инфраструктуры, обслуживающей внешнеторговые отношения. В работе исследовано состояние взаимной торговли России и Китая. Определены основные логистические ограничения в развитии торговли двух стран и рассмотрены возможные пути их преодоления.

Ключевые слова: международная торговля; внешняя торговля; Россия; Китай; логистика; транспортные коридоры.

S.G. Kholmovsky, E.K. Chebotareva

DEVELOPMENT OF FOREIGN TRADE BETWEEN RUSSIA AND CHINA: LOGISTICAL ASPECT

Foreign trade relations between Russia and China have developed steadily in recent decades, but in 2021–2023. The volume of mutual trade grew at a significant pace, which was caused by the mutual desire of the countries to develop bilateral relations and new economic conditions in the context of external restrictions. However, the increase in trade is limited by many factors, including the degree of development of the logistics infrastructure serving foreign trade relations. The work examines the state of mutual trade between Russia and China. The main logistics restrictions in the development of trade between the two countries are identified and possible ways to overcome them are considered.

Keywords: international trade; foreign trade; Russia; China; logistics; transport corridors.

Введение

Последнее десятилетие Китай стабильно являлся крупнейшим внешнеторговым партнером России. Новые экономические условия, введенные против страны санкции со стороны западных государств, вынудили компании в кратчайшие сроки переориентировать свои торговые потоки в сторону Азии, активизируя, в том числе и торговые связи с КНР. Теперь от состояния взаимной торговли России и Китая зависят многие финансовые показатели российских фирм и страны в целом.

Цель исследования – изучить тенденции развития взаимной внешней торговли России и Китая, проанализировать основные факторы, способствующие их опережающему развитию, выявить имеющиеся логистические ограничения на пути перемещения увеличившихся товарных потоков между странами.

Используемые в исследовании методы – методы анализа и синтеза, группировки и сопоставления.

Полученные результаты

Договорно-правовая основа взаимной торговли двух стран была заложена 5 марта 1992 г., когда было заключено соглашение между правительством РФ и правительством КНР о торгово-экономических отношениях России и Китая. Целями этого договора стали упрочнение дружбы, сотрудничества и развития торгово-экономических отношений между двумя странами на базе равенства и взаимной выгоды [1].

Протяженная общая граница, рост экономик двух стран предопределило развитие взаимной торговли, которая по мнению ряда экспертов по результатам 2023 г. может превысить 200 млрд долл. США (рис. 1).

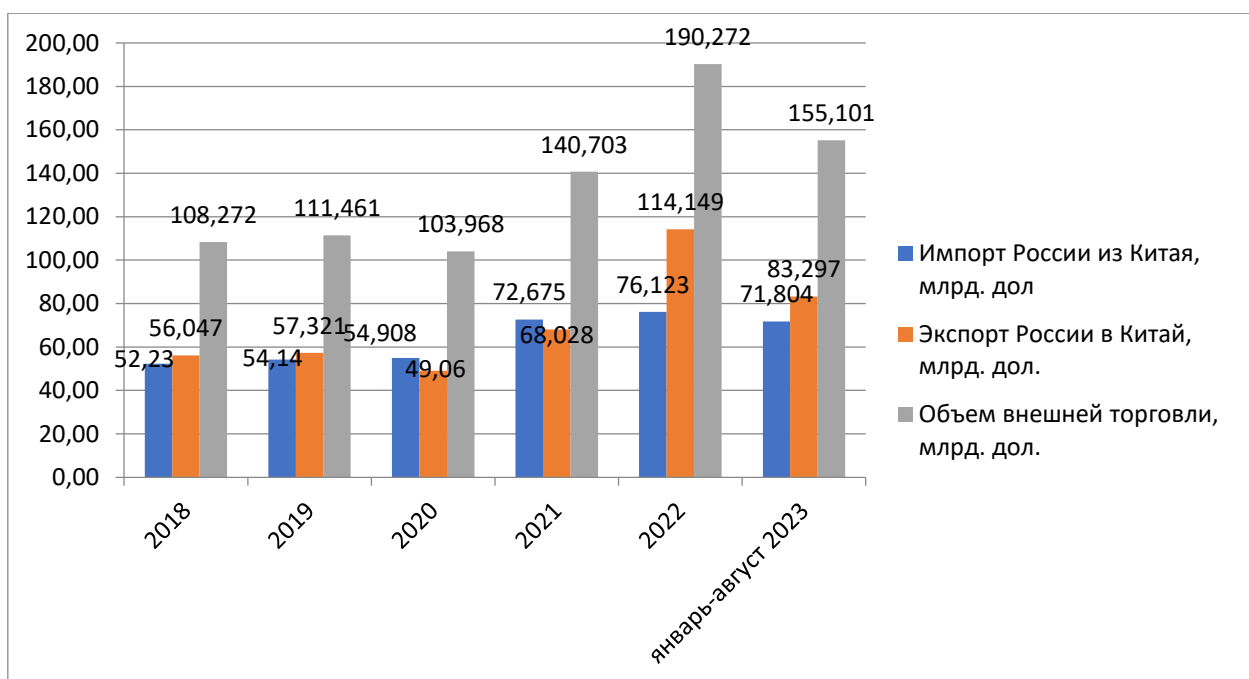


Рис. 1. Объем взаимной торговли России и Китая в 2018–2023 гг, млрд. долларов США

Товарооборот России и Китая в январе – августе 2023 г. вырос на 32 % по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. и составил 155,101 млрд долл. США. При этом экспорт из РФ увеличился на 13,3 % – до 83,297 млрд, а импорт из КНР – на 63,2 % до 71,804 млрд долл. США [2].

Структура российского экспорта в Китай имеет явно выраженную сырьевую направленность, поэтому основной прирост в 2021–2023 гг. был обусловлен увеличением поставок энергоресурсов из России (на их долю приходится около 70 % от всего объема российского экспорта в КНР).

Кроме того, на сегодняшний день Китай рассматривается как наиболее перспективный покупатель российской сельскохозяйственной продукции из-за огромной емкости внутреннего рынка. В настоящее время Китай заинтересован в закупке российских продовольственных товаров (мясных продуктов, продукции зерноводства, кондитерских изделий) [3].

Увеличение взаимного товарооборота между странами стало возможным после смягчения антиковидных ограничений (особенно жестких со стороны Китая), а также нахождение России под беспрецедентными экономическими санкциями. Экономические рестрикции вынудили российское государство и компании перенаправлять товарные потоки с европейских рынков на азиатские, в первую очередь в КНР. Китайские поставщики существенно увеличили отгрузку своих товаров в Россию, в том числе легковых и грузовых автомобилей. Спецтехники.

Текущая ситуация во взаимной торговле России и Китая позволит предположить, что объемы сотрудничества между странами будет возрастать, при этом российская сторона останется поставщиком сырьевых и продовольственных товаров, а Китай нарастит поставки как потребительских товаров, так и товаров промышленного назначения.

Увеличение масштабов встречных товарных потоков актуализирует значение логистической инфраструктуры и ее способности работать в быстроменяющихся реалиях. В настоящее время реализуется ряд логистических проектов в сфере взаимной торговли между странами.

Импульс развитию торговли придаст выход Транссибирской магистрали по существующей железнодорожной ветке Биробиджан – Ленинск через железнодорожный переход Нижнеленинское – Тунцзян на государственную железную дорогу Китая. Новый железнодорожный переход позволит нарастить вывоз российских минеральных удобрений, продукции лесопереработки, каменного угля [4].

Основная часть российских грузов перевозиться через железнодорожные переходы Забайкалья и Дальнего Востока. Но сейчас имеется возможность заметно увеличить перевозку через республику Казахстан (рис. 2).

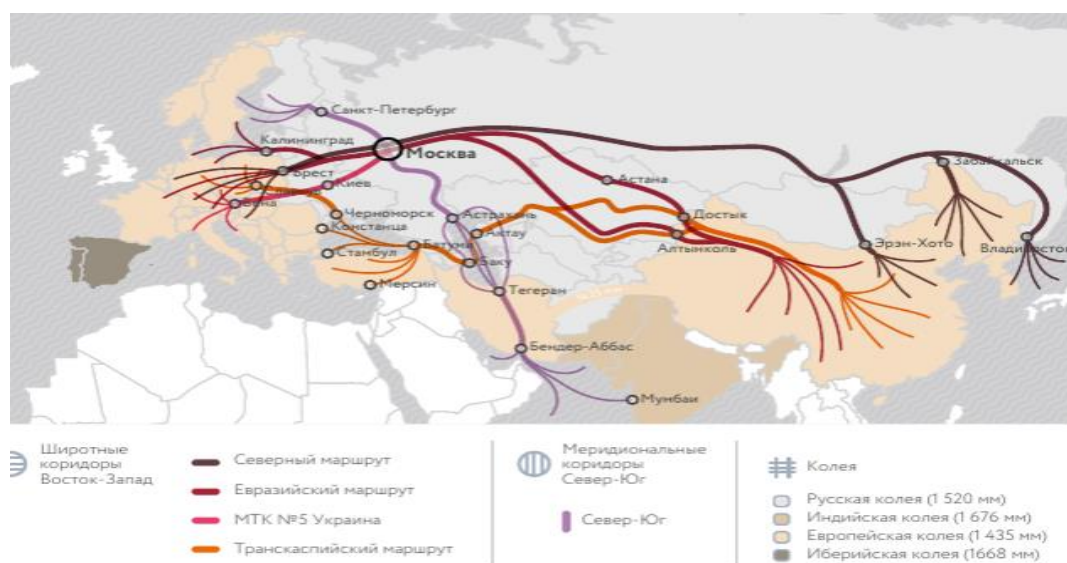


Рис. 2. Основные континентальные международные транспортные коридоры Евразии

Экспортные маршруты из России в Китай отличаются своей протяженностью и длительностью перевозки:

– через Забайкальск: Москва, Иркутск – Сучжоу (Восточное побережье) – около 16 сут;

– Москва – Владивосток – далее морем в порты Китая (Шанхай, Циндао, Далянь) – от 30 сут;

– через Казахстан: Москва – Чунцин (Западный Китай) – от 12 сут [5, 6].

В рамках поиска новых маршрутов реализуются совместные проекты по расширению Северного морского пути (СМП) [7]. Рост во взаимной торговле должен быть связан с расширением Байкало-Амурской магистрали [8].

Строительство нового пограничного перехода между Казахстаном и Китаем на ж/д ветке Бахты – Аязоз также призвано повысить пропускную способность маршрутов Нового Шелкового пути. Запуск ЖДПП Бахты запланирован на 2025 г., и он открывает новые возможности перераспределения и расширения российского экспорта в Китай.

Выводы

Объем взаимной торговли РФ и КНР по итогам 2023 г. превысит 200 млрд долл. США, и в последующие годы, по мнению экспертов, покажет рост, не темпы его увеличения будут скромнее, чем в 2022–2023 гг.

Этот рост объемов внешнеторговых операций между странами был вызван, с одной стороны, взаимными усилиями руководства стран по расширению торговли, а, с другой стороны, следствием жесткого санкционного давления на Россию со стороны западных государств, что вынудило российские компании переориентировать свои товарные потоки.

Структура экспорта из России в Китай остается неизменной, на долю энергоносителей традиционно приходится более двух третей объема отгрузок в стоимостном выражении. В структуре же экспорта китайских товаров в России стала увеличиваться доля продукции машиностроения (оборудования, легковых и грузовых автомобилей, спецтехники).

Наращивание объема взаимной торговли ограничивается рядом факторов, одним из которых является ограниченность транспортной инфраструктуры, которая оказалась не готова к такому приросту товарооборота между государствами.

Решение логистических проблем во взаимной торговле должно быть реализовано по двум основным направлениям. Во-первых, расширение пропускных способностей имеющихся на границе пунктов пропуска на автомобильном и железнодорожном транспорте, увеличение пропускной способности БАМа за счет «Восточного полигона», улучшения портовой инфраструктуры на Дальнем Востоке. Но этот путь развития требует значительных временных и финансовых затрат. Так последний третий этап расширения БАМа должен быть закончен в 2030 г. и потребует около 1,5 трлн руб. Во-вторых, перспективы российского экспорта могут быть расширены за счет транспортной инфраструктуры других государств, в частности Казахстана, которые становятся участниками глобального проекта «Один пояс – Один путь», реализуемого Китаем.

Список использованной литературы

1. Печерица В.Ф. Трансграничное сотрудничество России и Китая: опыт и проблемы / В.Ф. Печерица, С.А. Мефодьева // Вестник Забайкальского государственного университета. – 2020. – № 9. – С. 46–57.
2. Товарооборот России и Китая за январь – август 2023 года вырос в 2022 году на 32 % // ТАСС. – 2023. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/16791461>.
3. В сотрудничестве России и КНР нет запретных зон // Российский совет по международным делам (РСМД). – 2023. – URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/comments/v-sotrudnichestve-rossii-i-knr-netpredelov-i-zapretnykh-zon>.
4. Россия и КНР наращивают грузопоток // Газета Гудок. – 2023. – URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1613695&archive=2023.09.08&ysclid=lgdixmjlm4769648852>.
5. Король Р.Г. Формирование приграничной терминально-логистической инфраструктуры для организации контейнерных перевозок на направлении Суйфэньхэ (КНР) – Гродеково (РФ) / Р.Г. Король // Известия Транссиба. – 2022. – № 1 (49). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-prigranichnoy-terminalno-logisticheskoy-infrastruktury-dlya-organizatsii-konteylernyh-perevozk-na-napravlenii>.
6. Торговые отношения России и Китая: потенциал роста // Информационно-аналитический дайджест. – Москва, авг. 2022 г. – URL: https://roscongress.content.rcmedia.ru/upload/medialibrary/4a2/4pts3f1k380ui4ix17knmn7rqr2r3wqo/China_Russia_final.pdf.
7. Киреев А.А. Барьеры российско-китайской торговли: проблемы оценки / А.А. Киреев // Регионалистика. – 2022. – № 2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/bariery-rossiysko-kitayskoy-torgovli-problemy-otsenki>.
8. Скорлыгина Н. БАМ дешевет на мостах / Н. Скорлыгина // Коммерсант. – URL: https://www.kommersant.ru/doc/6310304?from=top_main_2.

Информация об авторах

Холмовский Станислав Геннадьевич – кандидат экономических наук, доцент, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, e-mail: staskhol@mail.ru.

Чеботарева Елизавета Константиновна – магистрант, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, e-mail: lizavola999@gmail.com.

Authors

Stanislav G. Kholmovsky – Ph.D. in Economics, Associate Professor, Department of Management and Services, Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation, e-mail: staskhol@mail.ru.

Elizaveta K. Chebotareva – Master's Degree Student, Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation, e-mail: lizavola999@gmail.com.