

Экономика

Торговые связи с КНР и экономическое развитие российских регионов

© 2018

Л.Б. Вардомский

Динамичное развитие российско-китайских торговых связей опирается на небольшое количество российских регионов. Концентрация товарооборота отражает приоритеты Китая среди российских регионов. Среди них выделяется группа расположенных на востоке РФ регионов — поставщиков топлива и сырья, и регионы европейской части, характеризующиеся большой потребительской емкостью. В целом же удаленные, но потребительски емкие европейские регионы во главе с Москвой заметно преобладают как в импорте, так и в экспорте. Но ситуацию может изменить активизация инвестиционной деятельности КНР в РФ, а также реализация ряда крупных транспортных проектов и развитие логистики, обеспечивающей взаимные торговые связи.

Ключевые слова: Россия, Китай, торговые связи, пространственная структура, инфраструктура, региональная экономика, развитие.

DOI: 10.31857/S013128120002689-8

Торговые отношения с Китаем являются одной из наиболее динамичных составляющих внешнеэкономических отношений России. В результате за 2008–2017 гг. по объему торговли Китай значительно приблизился к ЕС — крупнейшему торговому партнеру России. В 2008 г. товарооборот РФ и ЕС в 5,5 раз превосходил российско-китайскую торговлю, в 2013 — в 4,7 раза, в 2016 г. — в 3 раза и в 2017 г. — в 2,9 раза. Руководством обеих стран поставлена задача в обозримом будущем довести взаимную торговлю до 200 млрд долл.¹ Это означает, что объемы товарооборота РФ и КНР могут вплотную приблизиться к объемам российско-европейской торговли.

При таком развитии товарооборота следует ожидать усиления его влияния на пространственное развитие обеих стран. В экономической науке доказана взаимосвязь между внешнеэкономической деятельностью и пространственным развитием. В частности, влияние внешней торговли на экономическое развитие регионов России подтверждено эконометрическим исследованием И. Коргуна и К. Кумо². В то же время эконометрическое исследование М.Ю. Малкиной показало, что вклад прямых иностранных инвестиций в рост региональных экономик невелик. Также невелико их влияние на сокращение межрегиональных различий, что объясняется высокой концентрацией ПИИ в небольшом числе российских регионов³.

В практическом плане важность внешних факторов в пространственном развитии России иллюстрируют развитие инфраструктуры, обслуживающей международные

Вардомский Леонид Борисович, доктор экономических наук, профессор, руководитель Центра постсоветских исследований Института экономики РАН. E-mail: wardom@yandex.ru.

связи, освоение минеральных ресурсов на основе привлечения иностранных капиталов и технологий, например, добыча нефти и газа на шельфе Охотского моря, реализация проекта «Ямал СПГ», создание новых центров автостроения на основе промышленной сборки из импортных узлов и компонентов и т.п.

Вопросы российско-китайских отношений находятся под пристальным вниманием российских и зарубежных ученых. Однако региональные аспекты российско-китайского сотрудничества в исследованиях в основном касаются дальневосточных и приграничных с Китаем регионов России. Здесь следует упомянуть труды М.В. Александровой, П.Я. Бакланова, П.А. Минакира, А.Н. Новопашиной, Н.П. Рыжовой. В то же время сегодня явно недостает работ, исследующих влияние взаимных торгово-экономических связей на развитие российского и китайского пространства, поскольку обе страны сталкиваются с необходимостью гармонизации пространственной структуры экономики, городских и транспортных сетей.

В настоящей статье акцент делается на особенностях участия отдельных регионов России во внешнеэкономических связях с Китаем, оценке китайских приоритетов на российском пространстве и того, как это сказывается на развитии российских регионов.

Некоторые особенности развития российско-китайских торговых связей

Во внешнеторговых связях России с начала 2000-х годов доля Китая устойчиво увеличивается. Это тесно связано с ростом веса Китая в мировой торговле. Если в 2001 г. на его долю приходилось 4,2% мировой торговли, то в 2008 г. — 8,2%, а в 2017 г. уже 11,8%. Одновременно происходил стремительный рост доли этой страны в мировой экономике. Если в 2000 г. на Китай пришлось 3,6% мирового ВВП по номиналу, то в 2017 г. его доля достигла 15,2%. Для сравнения: доля ЕС, другого соседнего с Россией мегацентра мировой экономики, в 2017 г. равнялась 21,5%. В мировом ВВП, исчисленном по ППС, доля КНР немного превышала долю ЕС, соответственно 18,2 и 16,6%⁴.

Другая причина роста веса Китая во внешнеэкономических связях России связана с геополитическими факторами. Во второй половине 2000-х годов, после того как выявились принципиальные различия России и ЕС в подходах к созданию общего экономического пространства от Лиссабона до Владивостока, в России стали уделять больше внимания восточному вектору торгово-экономических связей. Тенденцию на ускоренное развитие внешнеэкономических связей России и Китая заметно усилил геополитический конфликт с коллективным Западом после государственного переворота на Украине и последовавших за ним событий.

Третья причина обусловлена двумя первыми, но имеет и самостоятельное значение: в России стал реализовываться курс на устойчивое развитие дальневосточных регионов с целью прекращения депопуляции Сибири и Дальнего Востока, достижения более гармоничного развития российского пространства.

Тем не менее, РФ и ЕС связывают значительно более интенсивные торгово-экономические отношения, чем РФ и КНР (табл.1). Российская и европейская экономики несколько столетий развивались в тесном взаимодействии. Это обусловлено исторической ролью Европы в развитии России благодаря географической близости ядра российской государственности к ведущим европейским странам, обращенности России своей наиболее развитой частью к Европе. Взаимное сопряжение развития усилилось в период широкого экономического сотрудничества со странами Восточной Европы в рамках социалистической экономической интеграции, в ходе которого была создана разветвленная транспортная сеть, включая газо- и нефтепроводы, идущие в Европу, выстроена логистика взаимных торговых связей.

Таблица 1

Соотношение ЕС и КНР во внешнеторговых связях РФ в 2013–2017 гг.

Показатели	Европейский союз			Китай		
	2013	2016	2017	2013	2016	2017
Экспорт, млрд долл.	283,4	130,5	161,2	35,6	28,0	38,9
Доля в экспорте, %	54,3	46,3	45,7	6,8	9,9	10,8
Импорт, млрд долл.	134,2	69,9	86,8	51,6	38,1	48,0
Доля в импорте, %	39,3	36,5	37,9	16,9	19,9	21,1
Оборот, млрд долл.	417,6	200,4	248,0	87,2	66,1	86,9
Доля в обороте, %	48,4	42,3	42,0	10,5	14,0	15,1
КТЭС	2,06	1,13	1,32	0,73	0,53	0,63

Источники: ФТС РФ, ВТО, Мировой банк.

Лидирующая роль ЕС во внешнеэкономических связях России и весомая роль России во внешнеэкономических связях ЕС при отсутствии формальных взаимных торговых преференций объясняется активной интеграцией «снизу» в период рыночной трансформации, быстрым развитием во взаимных отношениях горизонтальных связей на корпоративном уровне в виде производственных и сбытовых сетей, трансевропейских цепочек добавленной стоимости. Однако, как показывает опыт последнего времени, эти отношения не защищены от геополитического противоборства. Используя с 2014 г. механизмы санкций в геополитической борьбе и идя на крупные экономические потери, стороны пытаются экономически ослабить друга, что сказывается на объемах взаимных связей. За 2013–2016 гг. они сократились более чем в 2 раза. Впрочем, этот спад был обусловлен не только геополитическими причинами, но и резким падением мировых цен на углеводороды. В 2017 г. благодаря повышению цен на нефть и газ европейско-российский товарооборот вырос почти на 24%.

Иначе шло развитие торгово-экономических связей РФ и Китая. В историческом плане они были крайне ограничены из-за взаимной удаленности и неразвитой инфраструктуры. Успешно развивавшиеся в послевоенный период советско-китайские экономические связи в результате идеологических разногласий были прерваны в конце 1950-х годов и заморожены на 30 лет. В конце 70-х годов Китай начал глубокие экономические реформы на основе «инвестиционно-экспортной» модели развития, осуществлявшейся путем создания специальных экономических зон с широкими преференциями для иностранных инвесторов⁵.

Иностранных инвесторов привлекала низкая стоимость рабочей силы и невысокая стоимость морских перевозок. Прозекспортная индустриализация Китая опиралась на рынки особых территорий Гонконга и Тайваня, соседних Японии, Южной Кореи, Австралии, а также США, Германии, Великобритании, и на бизнес-поддержку мировой китайской диаспоры. К моменту нормализации отношений с РФ в начале 1990-х годов. Китай сильно продвинулся по пути модернизации народного хозяйства и начал широкую экспансию в мировую экономику. Россия же испытала грандиозный трансформационный спад, лишилась многих высокотехнологичных производств, в результате чего усилилась ее топливно-сырьевая специализация в мировой экономике. Формирование новых российско-китайских отношений происходило уже в условиях, когда Китай превратился в «мировую фабрику», а Россия — укрепила свою глобальную функцию поставщика на мировой рынок топлива и сырья.

В 2001 г. страны подписали Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве. Летом 2005 г. было завершено юридическое оформление границы между двумя государствами. Это стало основой для формирования широкой институциональной базы сотрудничества в виде двусторонних документов, программ, организаций. В рамках все-

объемлющего партнерства и стратегического взаимодействия складывается система российско-китайских соглашений на корпоративном уровне, прежде всего в сфере энергетики. На основе этих соглашений был построен нефтепровод Восточная Сибирь — Тихий океан с ответвлением от Сковородино на внутренние районы Китая. Сейчас по трассе нефтепровода строится газопровод «Сила Сибири», по которому в конце 2019 г. газ начнет поступать в Китай.

Двусторонний формат сотрудничества дополняется взаимодействием в рамках ШОС, инициированного КНР мегапроекта «Один пояс, один путь», по линии ЕАЭС — КНР. Примечательно, что расширение и углубление институциональной основы взаимного сотрудничества пришлось на период обострения геополитических противоречий между РФ и Западом и между КНР и США. Совпадающие геополитические интересы образуют серьезную движущую силу в их стратегическом партнерстве. Но одновременно возрастает значение экономических мотивов. Китай стремится диверсифицировать рынки сбыта своих товаров, источники получения топлива и сырья, пути сообщения с внешними рынками и поставщиками топлива и сырья. Россия хотела бы создать альтернативные рынки для товаров своего экспорта и коммуникации для их доставки. Важной задачей России является наращивание несырьевого экспорта, и громадный китайский рынок может этому поспособствовать. И Россия, и Китай стоят перед необходимостью сбалансировать национальное экономическое пространство, используя потенциал взаимного экономического сотрудничества, подтянуть отстающие периферийные территории к среднестрановому уровню.

Быстрое развертывание институтов экономического сотрудничества происходит при запаздывании создания соответствующей инфраструктуры, обеспечивающей взаимные связи, и сложностях корректировки внутреннего нормативного регулирования, в котором сильна инерция традиций протекционизма. Кроме того, взаимные связи сдерживает различная бизнес-культура и отсутствие должного коммерческого доверия⁶. На практическое воплощение проектов сотрудничества отрицательно влияет и санкционная активность Запада, отпугивающая китайских инвесторов и сужающая финансовые возможности российских компаний, а также несовпадающие экономические интересы, обусловленные особенностями национальных стратегий развития. За 2013–2016 гг. товарооборот стран сократился, но значительно меньше, чем с ЕС — на 24%. Но в 2017 г. он на такой же процент увеличился.

Торговля между РФ и КНР, так же, как и между РФ и ЕС, построена на основе модели обмена топлива, сырья, материалов на готовые изделия с высокой добавленной стоимостью. Разница в том, что у РФ с КНР складывается отрицательный торговый баланс, а с ЕС — он устойчиво положительный. Это объясняется различиями в объемах российского экспорта углеводородов. В ЕС он многократно больше, чем в КНР. В 2017 г. в ЕС из РФ было поставлено 177 млн т нефти и 194 млрд куб. м природного газа. В КНР же было экспортировано около 53 млн т нефти. В части же импорта Китай предлагает схожий ассортимент товаров, что и Европа, но с более выгодным для российских потребителей соотношением цена/качество.

Отраслевая структура инвестиций КНР в РФ в целом повторяет товарную структуру российского экспорта в Китай. В них преобладает нефтяная и газовая промышленность, нефтехимия, добыча металлургического сырья, а также лесная промышленность. Возрастают вложения в производство сельскохозяйственной продукции. Однако в накопленных прямых инвестициях России доля КНР пока не превышает 5%. Инвестиции из стран ЕС не только многократно больше по объему, но и значительно более диверсифицированы по отраслям⁷.

По связанности экономик с РФ КНР также заметно уступает ЕС (табл. 1). Для ее измерения использовался коэффициент торгово-экономической связанности (КТЭС), в котором объем взаимной торговли соотносится с суммарным ВВП России и ее партнеров (в номинальном виде). Полученная величина умножается на 100. За рассматриваемый

мый период теснота торговых связей экономик РФ и ЕС, РФ и КНР сократилась, что означает более медленный рост торгового оборота по сравнению с суммарным ВВП или, в случае с ЕС, более сильное падение торговли в сравнении с падением суммарного ВВП. Но если для КТЭС РФ и КНР характерно плавное снижение, то КТЭС РФ и ЕС совершил резкое падение в 2013–2016 гг., что явилось отражением совместного влияния геополитики и сложившейся модели товарообмена. В случае КНР геополитическое партнерство не в состоянии преодолеть сдерживающее действие слабой инфраструктуры, сложившейся модели товарообмена и разных бизнес-культур, а также в пространственных пропорциях экономики, сложившихся в странах: в РФ 70% экономики расположено в европейской части страны, а в Китае примерно столько же — в его приморской и центральной частях⁸. Это означает, что наиболее сильные в экономическом плане регионы КНР и РФ разделяют 8–10 тыс. км внутриконтинентального евразийского пространства.

Российские регионы во взаимной торговле РФ и КНР

Непосредственное влияние КНР на российское экономическое пространство связано с распределением взаимного товарооборота и китайских инвестиций по отдельным российским регионам. По направленности внешнеторгового тяготения, оцениваемого на основе географического распределения внешней торговли субъектов РФ, пространство России условно можно разделить на две основные зоны — *западную и восточную*. Западная зона тяготеет к Европе, что выражается в высокой доле европейских стран во внешней торговле многих российских регионов (примерно в 30 из них она превышает 50%). Ее восточный рубеж доходит до Иркутской области, а на юге включает Краснодарский край. Экспортная база России для Европы располагается в основном за Уралом, импорт же из Европы потребляется главным образом в европейской части страны. Там же размещается большая часть европейских инвестиций.

Восточная зона тяготеет преимущественно к рынкам Китая, а также Южной Кореи и Японии, и включает регионы Дальневосточного федерального округа и прибайкальские регионы Сибирского федерального округа (всего около 10 регионов с долей упомянутых стран в их внешнеторговом обороте более 50%).

Такое деление российского пространства по внешнеэкономическому тяготению подтверждают различия в долях КНР в общем внешнеторговом обороте разных территориальных таможенных управлений. Самая высокая доля КНР в регионах, находящихся в юрисдикции Дальневосточного таможенного управления (ТУ) (табл.2). В нее входят субъекты РФ, относящиеся к одноименному федеральному округу. Далее, по мере движения на запад, доля КНР во внешней торговле ФО сокращается, и самые низкие значения наблюдаются в регионах, относящихся к Приволжскому и Южному ТУ, соответственно, к одноименным ФО. При этом среднероссийские показатели доли КНР в экспорте, импорте и обороте весьма близки к показателям Центрального ТУ, на которое приходится оформление более половины торговли РФ с КНР.

Распределение российско-китайского товарооборота по ФО имеет иную пространственную структуру. Оно практически совпадает с распределением валового регионального продукта между Европейской частью, Уралом (Уральский ФО), и Восточными регионами: Сибирью и Дальним Востоком (Сибирский и Дальневосточный ФО). Окруженно эта пропорция имеет вид 70: 10: 20. Причем для импорта в РФ из КНР она имеет вид 80:10:10, а для экспорта из РФ в КНР — 60: 10: 30.

Распределение внешней торговли Китая по регионам РФ отражает пространственную структуру экономических интересов этой страны в России. Хотя сегодня китайский бизнес присутствует в 74 субъектах РФ из 85, а в торговлю с КНР так или иначе вовлечены практически все регионы, для экспорта и импорта характерна высокая концентрация в небольшом их числе, среди которых резко выделяется Москва (табл. 3, 4). Сре-

ди 14 крупнейших регионов-экспортеров в КНР 4 расположены в европейской части, 2 — в Уральском ФО, 4 — в Сибирском ФО и 4 — в ДВФО. Причем у 10 из этих 14 регионов доля КНР в экспорте превышает среднероссийскую долю.

Таблица 2

Участие в торговле с КНР федеральных округов в 2017 г.

Таможенные управления	Экспорт млн долл.	Импорт млн долл.	Оборот млн долл.	% в экспорте	% в импорте	% в обороте
Дальневосточное	5080	2690	7770	22,8	42,8	27,2
Сибирское	6323	2370	8693	19,1	31,9	21,4
Уральское	3606	4919	8525	11,3	35,3	18,6
Северокавказское	79	320	399	6,8	28,4	17,4
Центральное	18733	28658	47391	10,8	20,4	15,1
Северо-Западное	2981	5993	8974	7,2	16,7	11,6
Калининградское	115	726	841	9,4	10,3	10,2
Приволжское	1628	1745	3373	4,6	13,3	7,1
Южное	416	1299	1715	2,6	15,3	6,9

Источник: Рассчитано автором (на основе статистики региональных таможенных управлений).

Таблица 3

Субъекты РФ с объемом экспорта в КНР более 0,5 млрд долл. в 2017 г.

Регионы	Объем экспорта в КНР, млн долл.	Доля в общем экспорте РФ в КНР, %	Доля КНР в общем экспорте региона, %
1. Москва	17402	44,7	11,7
2. Иркутская обл.	3323	8,5	53,9
3. Ханты-Мансийский АО	2748	7,1	19,0
4. Хабаровский край	1457	3,7	68,1
5. Санкт-Петербург	1170	3,0	5,4
6. Сахалинская обл.	1126	2,9	10,6
7. Приморский край	1114	2,8	36,3
8. Ленинградская обл.	1064	2,7	18,9
9. Красноярский край	1016	2,6	16,8
10. Кемеровская обл.	687	1,8	5,0
11. Свердловская обл.	597	1,5	8,6
12. Саха (Якутия)	584	1,5	12,2
13. Башкортостан	547	1,3	12,8
14. Новосибирская обл.	507	1,2	24,1
Всего данные регионы	33342	85,5	—
Всего РФ	38922	—	10,8

Источник: данные региональных таможенных управлений.

У всех крупнейших регионов-экспортеров в вывозе преобладают минеральные и лесные ресурсы. У половины из них экономика имеет ярко выраженный сырьевой характер. Среди крупнейших экспортеров наиболее высокие доли у Хабаровского края и Иркутской области. Ну, а самые высокие доли у Еврейской АО — 99% и Амурской области — 89%, которые не выделяются абсолютными объемами экспорта

Импорт из КНР характеризуется несколько большей концентрацией по сравнению с экспортом. На 12 крупнейших регионов-импортеров приходится столько же, сколько

на 14 регионов-экспортеров. Такая концентрация получается в основном за счет Московского региона, который поглощает более 55% всего импорта из КНР. При этом 7 регионов находятся в европейской части, 2 — в УРФО, 1 — в Сибирском ФО и 2 — в Дальневосточном, причем только у 4 субъектов РФ доля КНР в импорте превышает среднероссийское значение.

Таблица 4

Субъекты РФ с объемом импорта из КНР более 0,5 млрд долл. в 2017 г.

Регионы	Объем импорта из КНР, млн долл.	Доля в общем импорте РФ из КНР, %	Доля КНР в общем импорте региона, %
1. Москва	21546	44,8	21,8
2. Санкт-Петербург	4688	9,8	20,5
3. Московская область	4570	9,5	20,3
4. Ямало-Ненецкий АО	3523	7,3	68,8
5. Приморский край	2138	4,4	57,0
6. Калужская обл.	902	1,9	17,1
7. Новосибирская обл.	803	1,7	36,9
8. Свердловская обл.	729	1,5	19,7
9. Калининградская обл.	728	1,5	10,3
10. Краснодарский край	586	1,2	12,7
11. Ростовская обл.	557	1,1	19,3
12. Забайкальский край	516	1,1	87,5
Всего данные регионы	41196	85,8	—
Всего РФ	48042	—	21,2

Источник: данные региональных таможенных управлений.

Регионы — крупнейшие импортеры китайских товаров располагают либо емким внутренним рынком (Москва, Московская и Калужская области, Новосибирская и Свердловская области), либо в них размещаются крупные порты и пограничные пункты пропуска — Приморский и Забайкальский края, Калининградская обл., либо присутствуют оба фактора (Санкт-Петербург, Краснодарский край, Ростовская обл.). Значимое место ЯНАО объясняется поставками китайского оборудования для газовой промышленности и создаваемой в округе инфраструктуры в рамках проекта «Ямал СПГ».

Самые высокие доли среди крупнейших импортеров у ЯНАО и приграничного Забайкальского края. Среди прочих регионов-импортеров выделяются Еврейская АО — 98%, Амурская обл. — 86%. Приграничные регионы играли ключевую роль в «челночной» торговле, объемы которой достигали нескольких млрд долл. Сегодня, благодаря введению ряда таможенных ограничений на приграничную торговлю граждан и созданию инфраструктуры цивилизованной торговли, деятельность «челноков» заметно сократилась.

Особая роль Москвы объясняется, с одной стороны, емким рынком, крупнейшим финансовым центром и центром операций с недвижимостью, а с другой — централизацией управленческих и политических функций, концентрацией таможенного обслуживания экспорта углеводородов и ряда товаров минерально-сырьевой группы. Привлекательность Москвы отражала деятельность (до 2009 г.) крупнейшего в стране мелкооптового рынка по реализации китайских товаров с многомиллиардным оборотом в Черкизово («Черкизон»). Именно благодаря центральному положению и развитым коммуникациям Москва стала главным посредником распространения китайских товаров по европейской России. На Москву в начале 2018 г. пришлось 33% всех зарегистрированных в РФ компаний с участием физических и юридических лиц из КНР⁹. На Москву приходится большая часть трансграничной электронной торговли России, товары для которой в ос-

новном производятся в КНР. К тому же Москва является наиболее привлекательным местом для китайских туристов. Сюда устремляется 3/4 общего туристического потока из Поднебесной¹⁰, который за 2008–2017 гг. вырос в 11,5 раз: с 128 тыс. до 1480 тыс. человек¹¹. Для обслуживания этого потока с участием китайского капитала создана соответствующая инфраструктура, включающая гостиницы, рестораны, магазины, деятельность которых стимулирует импорт из КНР. Поток российских туристов в Китай в 2017 г. составил около 2 млн человек, что несколько меньше, чем в начале 2010-х годов, когда он превышал 3 млн человек. На динамику туристического движения большое влияние оказывает курс рубля. Его падение в 2013–2015 гг. стимулировало быстрый рост турпотока из КНР и ограничивало встречный поток из России.

О влиянии торговли с КНР на развитие российских регионов

Для оценки значимости торговли с КНР для экономики российских регионов был использован коэффициент торгового влияния в виде количества долларов российско-китайского товарооборота региона, приходящихся на 1000 руб. его ВРП в текущих ценах. В среднем по РФ показатель КТВ Китая в 2016 г. составил 0,96 долл., что было в 1,7 раза меньше, чем в 2013 г. — 1,61 долл. Для сравнения: КТВ для торговли с ЕС составил в 2016 г. 2,89 долл., против 7,72 долл. в 2013 г.

Таблица 5

Регионы РФ с наиболее высоким КТВ и его влияние на экономический рост

Регионы	Объем товарооборота с КНР в 2016 г., млн. долл.	КТВ в долл. взаимной торговли на 1000 руб. ВРП	Индекс ВРП в текущих ценах за 2013–2016, %	Среднегодовой индекс физ. объема ВРП в постоянных ценах в 2013–2016 гг., %
Приморский край	2919	3,96	127,6	99,0
Иркутская обл.	2682	2,51	132,7	102,5
Москва	29303	2,05	121,0	100,0
Калининградская обл.	768	2,00	138,9	101,3
Ямало-Ненецкий АО	3890	1,98	142,7	103,3
Забайкальский край	489	1,86	114,7	97,9
Московская обл.	3694	1,70	140,0	102,1
Хабаровский край	1070	1,68	128,0	99,5
Амурская обл.	446	1,55	136,5	98,7
Санкт-Петербург	5250	1,40	150,2	101,6
В среднем по РФ	—	0,95	128,0	100,8

Источники: Территориальные управления ФТС, Росстат.

В 2016 г. наиболее высокие значения КТВ были у Приморского края — 3,96 долл. товарооборота с КНР на 1000 руб. ВРП (табл.5). У Еврейской АО, имеющей почти 100-процентную долю КНР во внешней торговле, этот показатель был равен 1,28 долл. на 1000 руб. ВРП, т.е. был меньше, чем у первой десятки регионов по этому показателю. При этом следует учитывать, что в 2016 г. произошло максимальное падение внешнеторгового оборота с КНР при положительной динамике ВРП в текущих ценах, что несколько занижает влияние китайского торгового влияния на экономику регионов.

Регионы, лидирующие по КТВ, относятся к приоритетным для КНР с точки зрения экономических интересов этой страны в России. Они включают в себя 4 ближних приграничных региона, через которые происходит прямой выход китайских товаров

на российский рынок и из которых соседние китайские провинции получают необходимое им сырье, электроэнергию, топливо. Еще 4 составляют удаленные от Китая прибалтийские Санкт-Петербург и Калининградская область и Московский регион с его громадной на фоне России потребительской емкостью. Ямало-Ненецкий АО представляет формирующийся новый центр мирового производства природного газа, расположенный на Севморпути. Иркутская область относится к наиболее крупным поставщикам сырья для китайской экономики. Обращает на себя внимание, что в первой десятке регионов по величине КТВ 8 регионов имеют отрицательное сальдо внешней торговли с КНР, и только у Иркутской области и Хабаровского края экспорт превышает импорт.

Для оценки влияния торговли с КНР на развитие данных 10 регионов были использованы два показателя: динамика ВРП в текущих ценах и индекс роста темпов физического объема ВРП в постоянных ценах (табл. 5). По первому показателю у 6 из 10 регионов — лидеров по КТВ за 2013–2016 гг. были более высокие темпы, чем в среднем по РФ. У двух дальневосточных регионов они были на среднероссийском уровне, а у Москвы и Забайкальского края — ниже этого уровня. Другой показатель дает иные результаты. Все 4 приграничных региона испытали в этот период среднегодовое падение ВРП. Нулевой рост наблюдался у Москвы. ВРП у Санкт-Петербурга и Калининградской обл. в этот период рос в среднем на 1,5% в год, а у остальных регионов на более чем 2% в год (табл. 5).

В целом оба показателя свидетельствуют об отставании в развитии соседних с КНР регионов России. Периферийность экономики российского Дальнего Востока, выражающаяся в сырьевой экономике, малой емкости регионального рынка, слабости социального капитала и инфраструктуры не позволяет использовать преимущества соседства с громадным китайским рынком, а сравнительно дешевый китайский импорт затрудняет в регионе как импортозамещение, так и диверсификацию экспортного производства.

Без специальных исследований трудно определить, как встроена торговля с КНР в региональный экономический рост. В некоторых случаях спрос китайского рынка может стимулировать рост региональной экономики. Но для обеспечения устойчивого роста необходимы инвестиции для наращивания производства традиционной или новой для китайского рынка продукции. Таких инвестиций в рассматриваемый период поступало недостаточно, а экспорт в КНР в 2013–2016 гг. имел переменчивую динамику.

Другой, еще более сильный фокус интересов китайских экспортеров и связанных с ними инвесторов нацелен на регионы с высоким потенциалом спроса на китайскую продукцию с высокой добавленной стоимостью. В этих регионах особенно активно формируются логистические сети, выводящие китайские товары на российский рынок. Но влияние импорта на рост региональной экономики имеет опосредованный характер. При этом ввоз китайских товаров в рассматриваемый период сокращался. Для широкого проникновения китайских товаров в европейские регионы естественным ограничителем служат большие расстояния, отделяющие их от китайских производителей.

В целом торговые связи с КНР до сих пор в большей мере выполняли функцию поддержания простого воспроизводства в регионах. Но ситуация в ближайшие годы может измениться благодаря наращиванию китайских инвестиций. В 2016–2017 гг. CNPC и Фонд Шелкового пути приобрели, соответственно, 20 и 9,9% акций в ПАО «Ямал-СПГ», Китайская инвестиционная корпорация приобрела 12,5% акций «Уралкалия» на сумму 2 млрд долл., корпорация Sinopec Group — 10% акций ПАО «Сибур Холдинг» (1,34 млрд долл.) и еще столько же приобрел Фонд Шелкового пути¹². Причем большая часть приобретенных активов располагается в регионах Уральского ФО.

Активизация транспортного сотрудничества

В весовом отношении экспорт РФ в КНР примерно в 9 раз больше, чем импорт. Только пятая часть российско-китайского товарооборота приходится на ближние к Ки-

таю регионы России. Более 70% товарооборота приходится на европейские регионы, удаленные от ближайшего пункта пропуска на российско-китайской границе на 4–6 тыс. км. При этом железнодорожная сеть РФ широко развернута в сторону Европы. Она и страны ЕС имеют в настоящее время 8 прямых соединений железных дорог и 6 через Беларусь, против 3 прямых и 3 — через Казахстан и Монголию соединений с железными дорогами Китая. Быстрый рост российско-китайского товарооборота и одновременно реализация федеральных программ развития Дальнего Востока столкнулись с ограниченной пропускной способностью Транссиба и БАМа, припортовых железных дорог, железнодорожных и автомобильных пунктов пропуска. Это обуславливает значительные транспортные издержки и продолжительное время обращения капитала, участвующего в российско-китайской торговле, высокую долю морского транспорта в обслуживании товарооборота европейской части России с КНР и другими странами Восточной Азии.

Тем не менее в рассматриваемый период наметился своего рода прорыв в транспортном обеспечении российско-китайских торговых связей. Он связан со строительством новых железных дорог в Казахстане и пограничного перехода Хоргос в рамках Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали (Китай — Казахстан — Россия — Белоруссия — ЕС), заметно сократившим (почти на 1000 км) путь из центрально-западных и южных провинций Китая в европейскую Россию и Европу¹³. Благодаря транспортным новостройкам соседней страны и широкому соприкосновению железных дорог России и Казахстана (11 железнодорожных переходов) китайский рынок стал более доступен в транспортном отношении не только для европейской части РФ, но и для Урала и Западной Сибири.

Другое направление адаптации транспорта, обслуживающего связи приграничных регионов, — расширение числа соединений транспортных сетей РФ и КНР. В частности завершается строительство автодорожного моста через Амур в районе Благовещенска и железнодорожного моста в районе пограничного пункта пропуска Нижнеленинское — Туңцзян. Одновременно начата реализация проектов транспортных коридоров «Приморье 1 и 2». Предполагается, что «Приморье-1» соединит Харбин через Суйфэньхэ и Гродеково с портами Владивосток, Находка и Восточный, через которые будут осуществляться перевозки между провинцией Хэйлуңцзян и южными провинциями Китая, а также между ней и странами АТР¹⁴. Коридор «Приморье-2» призван дать кратчайший выход к морю провинции Цзилинь через Хунчунь и порт Зарубино. В порту Зарубино намечено создать крупный терминал для экспорта российского и транзита китайского зерна для рынков южного Китая и стран АТР. Порт Зарубино и китайский пограничный город Хунчунь предполагается соединить железной дорогой с китайской шириной колеи (1435 мм).

В настоящее время прорабатываются пути реализации Соглашения о создании экономического коридора РФ — МНР — КНР, в основе которого лежит модернизация железной дороги Улан-Удэ — Наушки — Улан-Батор — Эрлянь — Пекин — Тяньцзинь и строительство ряда новых линий соединяющих железнодорожные сети РФ и КНР через Монголию¹⁵. Это кратчайший путь, связующий Москву и Пекин (7622 км), а также провинции Хэбэй, Тяньцзинь и Ляонин.

Реализацией названных проектов Китай стремится улучшить транспортные условия модернизации экономики провинций Северо-Восточного Китая и Внутренней Монголии, которые отстают по темпам развития от ведущих провинций страны. Россия же через инфраструктурное сотрудничество с соседями пытается оживить экономическую жизнь своих приграничных регионов. В РФ в настоящее время проводятся работы по модернизации железной дороги Карымская — Забайкальск, расширению пропускной способности восточных участков Транссиба и БАМа, подходов к морским портам, некоторых пограничных пунктов пропуска.

Важным фактором, принципиально меняющим логистику взаимной торговли, стало подписанное 8 июня 2018 г. Соглашение об автомобильном сообщении между РФ и КНР, которое открывает возможности прямых автомобильных перевозок между широким кругом городов обеих стран. Но для этого нужно существенно расширить пропускную способность автомобильных пунктов пропуска.

Логистику взаимной торговли серьезно улучшила контейнеризация взаимных перевозок и широкое внедрение ускоренных контейнерных поездов на трансконтинентальном транзитном сообщении между КНР и ЕС. Интерес КНР к евразийскому транзиту связан с возможностью быстрой доставки продукции на рынки Европы и стран Западной Азии. Европу и КНР связывает мощный товарообмен, стоимость которого в 2016 г. превышала 600 млрд долл. На сухопутный вариант пока приходится 2–3% от общей массы контейнеров, перемещаемой Китаем и ЕС. Более быстрый и надежный способ доставки товаров на внешние рынки по суше позволяет повысить конкурентоспособность китайских товаров, укрепить их позиции на внешних рынках¹⁶. В развитии «Шелкового пути» просматривается стремление КНР максимально дифференцировать варианты сообщения с мировыми рынками для обеспечения геополитической устойчивости своей экономики.

Перевозки между Китаем и Европой осуществляются как по Транссибу, так и по Северному коридору Трансазиатской железнодорожной магистрали, проходящему через Казахстан. Этот вариант, как более короткий и с большим пробегом по китайским железным дорогам (около половины всего маршрута), оказался более востребованным для главных поставщиков товаров, расположенных в центральной и южной части Китая (города Чунцин, Сиань, Ухань, Чанша, Чэнду и т.д.), на европейский рынок. К казахстанскому маршруту тяготеет также большая часть торгового потока между КНР и странами Центральной Азии и растущая часть торговли с европейской частью РФ.

Перелом транзитных контейнерных перевозок в пользу казахстанского варианта произошел в 2015 г. В 2014 г. основная часть транзита на направлении КНР — ЕС — КНР шла через Забайкальск, а уже в 2016 г. 2/3 объема контейнерных железнодорожных перевозок выполнялась через казахстанские пограничные пункты пропуска¹⁷.

Спрос компаний КНР на трансматериковый транзит стимулируется субсидиями из провинциальных и городских бюджетов. Однако по мере роста объема железнодорожных перевозок и их ускорения, а также сдвига экономики КНР на запад, значение субсидий для привлечения транзита будет сокращаться.

К транзиту по Транссибу с точки зрения общей протяженности пути в Европу тяготеют в основном северные и северо-восточные регионы КНР. В 2017 г. по Транссибу было перевезено около 170 тыс. ДФЭ транзитных контейнеров, из которых около 70% пришлось на КНР, а остальное на Южную Корею и Японию. Транссибирская и казахстанская ветви китайского транзита соединяются в единый маршрут в районе Южного Урала, и далее он следует на Брест или балтийские порты.

Интересы России в развитии трансматерикового транзита по направлению КНР — ЕС связаны с тем, что он стимулирует модернизацию национального транспорта и логистики. Это улучшает условия их участия во внешней торговле, что особенно важно при внутриконтинентальном положении большей части пространства России и КНР, способствует товарной диверсификации экспорта, улучшает транспортные возможности развития национальной экономики, способствует развитию связей между восточными и европейскими регионами страны и интеграции российского внутреннего рынка. Современные транспортно-логистические системы способствуют наращиванию несырьевого товарного экспорта из РФ в КНР и другие восточные страны.

Таким образом, спрос КНР на евразийский и дальневосточный транзит способствует развитию глобальных функций российского транспорта, его целенаправленной модернизации, что будет содействовать развитию российских регионов, расположенных на международных транспортных коридорах. Повышение взаимной транспортной дос-

тупности экономик РФ и КНР улучшает условия для наращивания российского экспорта в КНР сельскохозяйственной продукции. Размещение в последние годы в дальневосточных и сибирских регионах инвестиций по линии Российско-китайского фонда агропромышленного развития свидетельствует о стремлении КНР диверсифицировать источники внешних поставок сельхозпродукции. Наращивание сельскохозяйственного экспорта в КНР может стать существенным фактором ускорения развития восточных регионов РФ с достаточно высокой долей аграрного сектора в ВРП.

В заключение следует отметить, что и Россия, и Китай наметили на ближайшие годы реализацию программ повышения уровня жизни населения и перехода к инновационной экономике. Важную роль в решении этих задач призваны сыграть взаимные торгово-экономические связи, которые будут развиваться в условиях турбулентности мировой экономики. В связи с этим возрастает необходимость большей координации развития национальных экономик, включая и программы регионального развития.

1. Российско-китайский диалог: модель 2017: доклад № 33/2017 / [С.Г. Лузянин (рук.) и др.; Х. Чжао (рук.) и др.]; [гл.ред. И.С. Иванов] / Российский совет по международным делам (РСМД). М.: НП РСМД, 2017. С. 40.
2. *Коргун И.А., Кумо К.* Внешняя торговля и экономическое развитие российских регионов в 2000–2012 гг. // Вестник Санкт-Петербургского университета. 2015. Сер. 5. Вып. 2. С. 47–71.
3. *Малкина М.Ю.* Влияние прямых иностранных инвестиций на различия регионов РФ по уровню производства и динамике межрегионального неравенства // Пространственная экономика. 2017. № 4. С. 59–80.
4. Данные Мирового банка.
5. *Портяков В.Я.* Шэньчженьский камертон. М.: ИД. Форум, 2017. С. 3; 85–101.
6. Российско-китайский диалог: модель 2017... С. 30, 38.
7. Для содействия взаимным инвестициям в 2012 г. был создан Российско-китайский инвестиционный фонд, а в 2014 г. — Межправительственная комиссия по инвестиционному сотрудничеству.
8. *Самбурова Е.Н.* Региональные диспропорции современного развития региональной экономики Китая // Вестник МГУ. Сер. География. 5. 2014. № 4. С. 49–55.
9. Для сравнения: на Приморский край пришлось 11,1%, Санкт-Петербург — 6,2%, Амурскую обл. — 5,6% всех зарегистрированных в РФ компаний с китайским капиталом. См.: *Кашин В., Дружинин А.* Как китайский бизнес наращивает присутствие в России // РБК. 25.04.2018. № 74. С. 13.
10. На китайских туристов в 2017 г. пришлось около 19% всего потока туристов из дальнего зарубежья. См.: *Мерцалова А.* Навстречу выезду // Коммерсантъ. 14.05.2018. № 101. С. 7.
11. Стат. сборник «Россия в цифрах» за соответствующие годы.
12. *Новоселова Л.В.* Российско-китайское инвестиционное сотрудничество в контексте поворота России на Восток // Россия и современный мир. 2017. № 3. С. 150–163.
13. *Вардомский Л.Б.* Вопросы географии транзитных коммуникаций стран ЕАЭС // Региональные исследования. 2018. № 2. С. 120–130.
14. В настоящее время обсуждается проект строительства высокоскоростной магистрали Суйфэньхэ — Владивосток, по которой китайские граждане смогут быстро добираться до игровой зоны, расположенной в российском городе. См.: *Коростиков М.* Игрокам подгонят скорый // Коммерсантъ. 22.08.2018. № 150. С. 9.
15. Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия.
16. Сокращение срока доставки контейнера до 16 суток против 40 при стоимости груза в контейнере 100 тыс. долл. может обеспечить дополнительную прибыль в 329 долл. в пересчете на один контейнер за счет экономии процентных платежей.
17. *Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомирова А.А., Цукарев Т.В.* Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. Доклад № 49 / Центр интеграционных исследований. СПб, 2018. С. 74.