

УДК 339.9

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА ПРИГРАНИЧНЫХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ПРОВИНЦИИ ХЭЙЛУНЦЗЯН С РОССИЕЙ

Цзоу Сютин

*Институт России Академии общественных наук провинции Хэйлуницзян, КНР
E-mail: 1296547601@qq.com*

В провинции Хэйлуницзян на границе с Россией действуют автомобильные, железнодорожные и речные пограничные пункты пропуска. Все они играют важную роль в развитии торгово-экономического сотрудничества провинции с Россией. Между тем, вследствие таких негативных факторов, как девальвация рубля и спад российской экономики, приграничные китайские города пустуют уже на протяжении двух лет, к тому же имеющиеся препятствия в работе пограничных пунктов сдерживают их развитие, однако перспективы их дальнейшего развития весьма благоприятны.

Ключевые слова: провинция Хэйлуницзян, приграничные КПП, проблемы

ВВЕДЕНИЕ

После того, как стратегическая концепция создания «Экономического пояса Шелкового пути» была выдвинута Председателем КНР Си Цзиньпином, она встретила позитивный отклик и признание со стороны России. Россия заинтересована в совместном с Китаем строительстве «Экономического пояса Шелкового пути». Как известно, построение «Экономического пояса Шелкового пути» предполагает создание транспортных и логистических связей. А пограничные пункты пропуска, являющиеся контрольно-пропускными пунктами с особым географическим положением, являются важными каналами и мостами для обеспечения взаимодополняемости ресурсов логистики и движения продуктов производства не только между соседними государствами, но и между третьими странами. В провинции Хэйлуницзян действует 15 пограничных пунктов пропуска, и экономическое сотрудничество с Россией основано на их развитии, в этой связи строительство пунктов пропуска имеет большое значение для углубления экономического сотрудничества с Россией и обеспечения взаимосвязанности.

ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ

Общая протяженность границы провинции Хэйлуницзян с Россией составляет 2981 км, на ней действуют 15 контрольно-пропускных пунктов (КПП), различающихся между собой размерами, объемом грузовых перевозок, пассажирооборотом и т. д. Среди них особое место занимают сегодня КПП Хэйхэ, Суйфэньхэ, Дуннин, Мохэ, Фуюань, Тунцзян и др. Что касается КПП Мохэ, его задача заключается в обеспечении нормального функционирования китайско-российского нефтепровода. Ежегодные поставки через КПП Мохэ нефти объемом 15 млн тонн ставят его в первые ряды по объему грузопотока среди погранпереходов провинции.

С 2000 года провинция Хэйлуницзян стремительно наращивает темпы торговли с Россией. Так, если в 2000 г. объем товарооборота составлял 1,375 млрд долл. США,

ЦЗОУ СЮТИН

то в 2014 г. он достиг 23,283 млрд долл. США. Сохранявшийся на протяжении более десяти лет рост товарооборота (за исключением 2009 г., когда товарооборот упал почти на 50 %) остановился в 2015 г., и до сих пор не наблюдалось каких-либо признаков его роста. В 2015 г. объем внешней торговли провинции Хэйлунцзян с Россией достиг 10,8 млрд долл. США, снизившись на 54 %, а за первые семь месяцев 2016 г. стоимостный объем торговли уменьшился на 27,5 % по сравнению с аналогичным периодом 2014 г., составив 4,966 млрд долл. США (см. таблицу 1).

Таблица 1

Товарооборот между провинцией Хэйлунцзян за период с 2000 г. по июль 2016 г.
(100 млн долл. США)

Год	Оборот	темпы роста в %	Экспорт	темпы роста в %	Импорт	темпы роста в %
2000	13,75	50,1	4,70	102,6	9,1	33,8
2001	17,99	30,8	7,80	66,0	10,19	12,0
2002	23,33	29,7	9,72	24,6	13,60	33,5
2003	29,55	26,7	16,38	68,5	13,17	-3,2
2004	38,23	29,4	21,54	31,5	16,69	26,7
2005	56,76	48,5	38,36	78,0	18,40	10,2
2006	66,87	17,8	45,40	18,4	21,47	16,7
2007	107,28	60,4	81,71	80,0	25,57	19,1
2008	110,63	3,1	79,70	-2,5	30,93	21,0
2009	55,77	-49,6	32,68	-59,0	23,09	-25,3
2010	74,74	34,0	42,85	31,1	31,89	38,1
2011	189,86	154,0	43,47	1,4	146,39	359,0
2012	213,09	12,2	51,56	18,6	161,53	10,3
2013	223,65	5,8	69,10	34,0	154,55	-3,3
2014	232,83	4,1	90,03	30,3	142,80	-7,6
2015	108,46	-53,4	23,53	-73,9	84,94	-40,5
2016 (январь – июль)	49,66	-27,5	9,08	-39,1	40,59	-24,2

Источник: Управление коммерции провинции Хэйлунцзян.

Заметное замедление роста торговли между провинцией Хэйлунцзян и Россией привело также и к снижению товарооборота на всех КПП провинции (см. таблицу 2), однако на некоторых из них наблюдается рост объема грузооборота при одновременном сокращении торгового оборота в стоимостном выражении. К примеру, в 2015 г. вследствие падения цен на сырьевые товары и резкого сокращения объемов импорта из России, объем грузооборота КПП Суйфэньхэ вырос на 5,2 %, тогда как товарооборот в стоимостном выражении сократился на более чем 50 %, что, в свою очередь, свидетельствует о наличии потенциала в торговле с Россией.

Таблица 2

Китайско-российский товарооборот на некоторых КПП провинции Хэйлунцзян
(100 млн долл. США)

	2014 г.		2015 г.		2016 г. (январь–июль)	
	Оборот	темпы роста в %	Оборот	темпы роста в %	Оборот	темпы роста в %
Суйфэньхэ	34,17	-14,7	16,64	-51,3	10,08	-4,8
Хэйхэ	12,06	-44,5	6,80	-43,7	3,39	7,9
Дуннин	30,64	16,3	7,2	-76,5	2	-60,4
Тунцзян					1,32	-18,5
Фуюань	1,29	-45,2	1,83	41,6	1,27	107,3

Источник: Управление коммерции провинции Хэйлунцзян.

В последние годы в Китае осуществляется активное развитие автомобильного и железнодорожного транспорта, что оказывает позитивное влияние на экономику страны. Однако в приграничных городах, где работают пропускные пункты, транспортная инфраструктура относительно отсталая, что приводит к увеличению затрат на логистику, негативно влияет на развитие самих погранпереходов. В особенности это касается узловых контрольно-пропускных пунктов «Экономического пояса Шелкового пути провинции Хэйлунцзян» и «Экономического коридора Китай–Монголия–Россия», для которых беспрепятственное транспортное сообщение играет особо важную роль. В настоящее время с некоторыми погранпереходами до сих пор нет железнодорожного сообщения, а у имеющихся автомобильных шоссе дорог невысокая категория.

В провинции Хэйлунцзян работает большое количество пограничных пунктов, каждый из которых предпринимает собственные меры для роста грузовых и пассажирских потоков, как следствие, возникает нездоровая конкуренция. После завершения строительства в 2018 году железнодорожного моста Нижнеленинское (РФ) – Тунцзян (КНР), переход Тунцзян непременно перетянет на себя часть потока грузов, идущих через КПП Суйфэньхэ. Такого рода конкуренция – палка о двух концах: принося пользу КПП, она, вместе с тем, негативно влияет на его развитие. Погранпереходы следует развивать, исходя из их значимости, в частности, приоритетным направлением развития должны стать ключевые КПП

В приграничных городах объем экономики небольшой, отмечается отставание по уровню экономического развития, ограниченность в собственных инвестиционных ресурсах. Между тем на строительство терминалов, ремонт дорог, приобретение оборудования и т. д. требуются серьезные финансовые вложения. К примеру, когда наступит завершающая стадия реализации проекта строительства моста Нижнеленинское (РФ) – Тунцзян (КНР), будет необходимо ускорить улучшение пограничных переходов, расширить территорию КПП, улучшить логистическое обслуживание, складской комплекс и т. д., потребуется срочная государственная финансовая поддержка строительства объектов инфраструктуры. В этой связи необходимо увеличить долю инвестиционных субсидий и вливания в основные средства для строительства в ключевых открытых приграничных городах,

в которых имеются контрольно-пропускные пункты, дорог, железнодорожной и коммуникационной инфраструктуры, инфраструктуры КПП и т. д.

Значимость, масштаб контрольно-пропускных пунктов определяются проходящими через них объемами грузопотока. Большие КПП могут получать все государственные преференции, тогда как маленькие КПП – лишь некоторые из них. К примеру, после создания экспериментальной зоны «Суйфэньхэ–Дуннин» КПП Суйфэньхэ и Дуннин стали единым субъектом экономических отношений, соответственно, они должны пользоваться одинаковыми преференциями. Между тем, в перечне таможенных льгот и преференций в отношении этих двух КПП имеется 18 несовпадающих пунктов, что отрицательно влияет на сбалансированное, справедливое и гармоничное развитие экспериментальной зоны.

В настоящее время между контролирующими органами досмотра, таможней, органами карантинного надзора и др. отсутствует согласованность в действиях, у каждого из них свои собственные стандарты, правила и положения и на практике эти департаменты часто стараются переложить ответственность друг на друга. Серьезное разделение интересов приводит к снижению эффективности таможенной деятельности. Данным департаментам необходимо оптимизировать рабочие процессы, упростить таможенные процедуры, сократить время таможенного оформления.

На всех КПП провинции Хэйлуцзян на часть продукции действуют квотные и другие ограничения, что мешает расширению импортных операций. К примеру, китайские предприятия, занимающиеся сельскохозяйственной деятельностью в России, выращивают, главным образом, кукурузу, пшеницу и другие виды зерновых культур. Вследствие квотных ограничений они не могут ввезти обратно в Китай большие объемы выращенной ими сельхозпродукции. Китайские предприятия, инвестирующие в российские молочные фермы, из-за сложных карантинных процедур также сталкиваются с трудностями при ввозе в Китай сырого молока.

Среди других проблем, тормозящих развитие КПП, можно назвать небольшой масштаб внешнеторговых предприятий, слабую хозяйственную мощь, узкую сферу деятельности, сильное влияние экономических колебаний в России и т. д. Внешнеторговая продукция в большинстве своем не может дать существенный толчок развитию местной экономики, решить проблему занятости или привести к росту налоговых поступлений. Развитие проектов глубокой переработки полностью зависит от привлечения инвестиций, однако такие факторы, как транспортная инфраструктура и климатические условия создают определенные трудности в привлечении инвестиций.

В развитии приграничных городов провинции Хэйлуцзян существует ряд трудностей и проблем, однако в том случае, если они станут более открытыми в сотрудничестве с Россией на фоне регулярно осуществляемой государством и провинцией Хэйлуцзян льготной политики и перейдут от торговли товарами к промышленному сотрудничеству, эксперты весьма позитивно оценивают перспективы их развития.

Трансграничному сотрудничеству оказывается государственная политическая поддержка. В число задач рассмотренного и принятого на 5-м пленуме ЦК КПК 18-

го созыва Плана развития народного хозяйства и социального развития КНР на 13-ю пятилетку (далее – «План») входит «повышение уровня развития зон приграничного экономического сотрудничества (ЗПЭС) и зон трансграничного экономического сотрудничества (ЗТЭС)». На данный момент в Китае создано 17 ЗПЭС, в частности, создана зона беспошлинной торговли между Казахстаном и Китаем – международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос», ведется продвижение создания ЗТЭС на границе с Лаосом, Вьетнамом, Монголией и другими странами.

13 сентября 2016 года Государственный комитет по реформе и развитию КНР обнародовал Программу строительства экономического коридора Китай–Монголия–Россия (далее – «Программа»), которая определяет основные направления трехстороннего взаимодействия и призывает к развитию приграничной торговли, оптимизации структуры торговли сырьевыми товарами, расширению торговли услугами; расширению сфер торгово-экономического сотрудничества и повышению его уровня. В частности, акцент делается на создании ЗТЭС, а также совершенствовании приграничной торговли в направлении интеграции в области переработки, инвестиций и торговли.

Провинция Хэйлуцзян заинтересована в усилении трансграничного отраслевого сотрудничества. В процессе продвижения строительства «Экономического коридора Китай–Монголия–Россия» и «Экономического пояса Шелкового пути провинции Хэйлуцзян» провинция Хэйлуцзян будет способствовать активизации взаимодействия между внутренними и внешними экономическими зонами и формированию шести трансграничных промышленных кластеров: лесного, сельскохозяйственного, нефтехимического, по производству оборудования, отрасли современных услуг, отрасли по добыче полезных ископаемых. Создание ЗТЭС способствует развитию приграничной региональной экономики и укреплению экономических связей между регионами. Посредством создания трансграничных производственных цепочек можно установить взаимосвязь и взаимодействие между промышленностью провинции и России, и тем самым вывести стратегию «выхода во вне» на новый этап повышения качества, роста эффективности и модернизации. А трансграничные производственные цепочки, в свою очередь, могут соединить и охватить некоторые элементы «Экономического коридора Китай–Монголия–Россия» и «Экономического пояса Шелкового пути провинции Хэйлуцзян», и даже ускорить их строительство.

Предпринимаемые Россией меры способствуют развитию китайско-российского трансграничного отраслевого сотрудничества. В 2015 году Правительство России утвердило создание территорий опережающего социально-экономического развития (ТОР) и одобрило создание Свободного порта в Приморье. На сегодняшний день на Дальнем Востоке созданы 12 территорий опережающего социально-экономического развития: в Приморском крае (3), в Хабаровском крае (2), в Амурской области (2), в Сахалинской области (2), в Якутии (1), в Камчатском крае (1), в Чукотском автономном округе (1). Их формирование позволило привлечь 496 млрд рублей инвестиций (7,78 млрд долл. США). На Дальнем Востоке планируется создание еще трех ТОР. Свободный порт

Владивосток охватывает практически половину Приморского края. Политика в области управления и льготный порядок налогообложения для резидентов ТОР и Свободного порта Владивосток способствуют ведению инвестиционной и хозяйственной деятельности китайских предприятий в России, позволяет снизить риски и повысить рентабельность.

Усиливая промышленное сотрудничество с Россией, провинции Хэйлунцзян необходимо создавать трансграничные промышленные цепи в отраслях, имеющих свои собственные преимущества (сравнительные преимущества, монопольные преимущества, конкурентные преимущества, потенциальные преимущества), длинные производственные цепочки с относительно большим количеством звеньев в цепочке ценностей. Это следующие отрасли: 1) избыточные производственные мощности; 2) преимущественные отрасли; 3) отечественные дефицитные отрасли. Для развития КПП, в частности, следует сосредоточиться на активизации трансграничного промышленного сотрудничества в следующих отраслях.

Согласно результатам исследования, все КПП провинции Хэйлунцзян достаточно неплохо развивают сотрудничество с Россией в аграрной сфере. К примеру, площадь сельскохозяйственных угодий, обрабатываемых в России предприятиями одного небольшого КПП Лобэй, составила 15 тыс. га, что на 3000 га больше 2015 года. Предприятия уезда Хулинь обрабатывают 40 тыс. га. Наибольший показатель у Дуннина – 210 тыс. га, предприятиями этого уезда создано более 400 фермерских хозяйств в 25 районах 6 областей России. На данный момент в деятельности китайских предприятий уже произошел переход от простого земледелия к разведению животных, переработке и хранению сельскохозяйственной продукции.

В целях дальнейшего расширения сельскохозяйственного сотрудничества между Россией и провинцией Хэйлунцзян необходимо, во-первых, удлинить трансграничную производственную цепочку переработки сельхозпродукции во внутренних и внешних агрокластерах. Во-вторых, в связи с наличием некоторых проблем при ввозе сельхозпродукции, выращенной китайскими фермерами в России, рекомендуется увеличить квоты на поставку таких зерновых культур, уменьшить импортные таможенные тарифы и НДС, отменить лицензирование импорта сельскохозяйственной и побочной продукции и аннулировать процедуру квалификации предприятий-импортеров. В-третьих, следует оказывать поддержку приграничному сотрудничеству с Россией в сельскохозяйственной области. К примеру, для решения проблемы ввоза через КПП Суйфэньхэ жидкого молока необходимо принятие соответствующих мер на уровне государства.

Через большинство КПП провинции Хэйлунцзян осуществляется импорт российских лесоматериалов, среди них по объемам лесоимпорта из России лидирует КПП Суйфэньхэ. Предприятия Суйфэньхэ инвестируют 139 проектов в России в сфере заготовки и переработки древесины и др., общий объем инвестиций составляет почти 500 млн долл. США, проекты реализуются в более чем десяти регионах Дальнего Востока. Сегодня Суйфэньхэ является крупнейшим собирательно-распределительным центром российской древесины в Китае. За первые восемь месяцев 2016 года через железнодорожный КПП было

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА ПРИГРАНИЧНЫХ...

импортировано 2,81 млн куб. м древесины (рост – 19 %); объем импорта пиломатериалов увеличился на 41,3 % и составил 1,24 млн куб. м.

Суйфэньхэ, опираясь на лесопромышленные кластеры, расположенные за пределами провинции и зоны приграничного экономического сотрудничества, сформировал внешнеторговую цепочку, однако цепочка в сфере обработки древесины короткая, в кластерах за пределами провинции осуществляется, главным образом, заготовка и переработка древесины, в кластерах на территории провинции также почти не производится глубокая переработка древесины. Необходимо привлекать крупномасштабные деревообрабатывающие предприятия для глубокой переработки древесины в провинции Хэйлунцзян и в России, повышать добавленную стоимость древесины, а производимую в России продукцию можно реализовать не только в России, но и экспортировать на мировой рынок.

Китай и Россия неплохо дополняют друг друга в сфере полезных ископаемых, различия в ресурсах, технологиях и капитале способствуют развитию двустороннего сотрудничества между странами. КПП Дуннин в качестве приоритета рассматривает развитие энергетического сотрудничества с Россией. В данный момент ведутся переговоры по более чем 50 проектам, получено право на разведку (5 объектов) и добычу (2 объекта) ископаемых ресурсов. Запасы боратов в Приморском крае превышают 300 млн тонн, общая стоимость ресурсов – более 30 млрд долл. США. В данный момент ведутся переговоры по слиянию предприятия Дуннина и российского предприятия. Также ведутся переговоры на получение права пользования недрами с целью разведки и добычи меди и сурьмы.

У китайско-российского сотрудничества в области освоения полезных ископаемых имеется большой потенциал и хорошие перспективы, однако, в целом, оно еще находится на ранней стадии. В таких сферах, как механизмы защиты двусторонних инвестиций, бизнес-среда в России, процессы проведения тендера, финансовые каналы и др. по-прежнему имеются некоторые сдерживающие факторы.

На данном этапе рекомендуется, используя инвестиционно-ориентированную политику России, создавать за пределами провинции Хэйлунцзян базы по развитию и переработке ресурсов и осуществлять экспорт продукции после ее начальной и глубокой обработки в данных регионах. Между правительствами двух стран необходимо создать механизм координации сотрудничества в области полезных ископаемых, китайским инвесторам должны предоставляться инвестиционные и налоговые льготы, национальный режим в государственных тендерах, также необходимо улучшить деловую среду в России.

КПП Дуннин, опираясь на свои географические преимущества, преимущества погранперехода и транзитные преимущества, создал в совместной свободной торговой зоне логистический китайско-российский парк трансграничной электронной коммерции, в котором объединены четыре функции – сортировка грузов, демонстрация товаров, таможенное декларирование и проверка груза, размещение офисов предприятий, и интегрированную сервисную платформу электронной коммерции между Китаем и Россией. Платформа электронной коммерции Дуннина стала единственной в провинции Хэйлунцзян платформой по

предоставлению комплексных услуг в электронной торговле с Россией, осуществившей целостное сопряжение таких трех крупных платформ, как онлайн-торговля, экспресс-доставка и перевод финансов в пользу третьих лиц. Ежедневно на онлайн-платформе заключается более тысячи сделок, что делает ее лидером в китайско-российской трансграничной электронной коммерции.

Логистика включает управление транспортом, складами, информационной системой, экспедирование. В развитии трансграничной логистики, складирования и экспресс-доставки у КПП провинции Хэйлунцзян имеются значительные преимущества. Во-первых, на КПП можно создать «пограничный склад», ориентированный на китайско-российскую трансграничную электронную торговлю, а в России – «зарубежный склад», что позволит повысить уровень логистического и складского сервиса.

Во-вторых, это создание специальных трансграничных логистических кластеров, которые будут содействовать развитию сотрудничества с Россией в логистической сфере. Данные кластеры объединят в одном месте такие необходимые звенья трансграничной электронной торговли, как экспертиза качества товаров, таможенное оформление, логистика, валютные операции и др., что позволит повысить общую эффективность трансграничной электронной торговли.

ВЫВОДЫ

Заметное замедление роста торговли между провинцией Хэйлунцзян и Россией привело также и к снижению товарооборота на всех КПП провинции. В развитии приграничных городов провинции Хэйлунцзян существует ряд трудностей и проблем, однако в том случае, если они станут более открытыми в сотрудничестве с Россией на фоне регулярно осуществляемой государством и провинцией Хэйлунцзян льготной политики и перейдут от торговли товарами к промышленному сотрудничеству, эксперты весьма позитивно оценивают перспективы их развития.

Для развития КПП, в частности, следует сосредоточиться на активизации трансграничного промышленного сотрудничества в следующих отраслях:

1. сельское хозяйство;
2. лесное хозяйство;
3. трансграничное сотрудничество в области полезных ископаемых;
4. сфера логистики.

Список литературы

1. Лю Шуан. Модель и контрмеры строительства трансграничных зон провинции Хэйлунцзян в России // Вдоль и поперек Юго-Восточной Азии. № 10. 2014.
2. Сян Ицзюнь. Исследование развития сельскохозяйственных трансграничных промышленных цепей провинции Хэйлунцзян с Россией // Внешняя торговля. № 10. 2014.
3. Хэйлунцзянский коммерческий ежегодник, 2016.

Статья поступила в редакцию 04.09.2017