

УДК 33

АБУЕВ НАЗИМ МИРЗЕХАНОВИЧ

к.э.н., доцент, доцент кафедры Таможенного дела
ФГБОУ ВО «Санкт – Петербургский государственный
экономический университет»,
e-mail: abuev.nm@bk.ru

АБУЕВА АМИНА НАЗИМОВНА

студентка кафедры Таможенного дела ФГБОУ ВО
«Санкт – Петербургский государственный
экономический университет»,
e-mail: Amina.abueva.04@inbox.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2023-3-115-119

КИТАЙ КАК КЛЮЧЕВОЙ ПАРТНЕР РФ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ: ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ

Аннотация. Особое внимание уделяется факторам, которые влияют на развитие взаимодействия между Китаем и Россией, а также основным проблемам развития внешнеэкономического сотрудничества. Китайская Народная Республика в современных условиях становится ключевым торговым партнером для Российской Федерации, в связи с чем решение ряда актуальных проблем всестороннего взаимодействия должно стать одним из ключевых направлений развития для успешного роста экономически выгодного сотрудничества.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, товарооборот, экспорт.

ABUEV NAZIM MIRZEKHANOVICH

Ph.D. in Economics, Associate Professor, Associate
Professor of the Department of Customs Affairs of the St.
Petersburg State University of Economics,
e-mail: abuev.nm@bk.ru

ABAYEVA AMINA NAZIMOVNA

student of the Department of Customs Affairs of the St.
Petersburg State University of Economics,
e-mail: Amina.abueva.04@inbox.ru

CHINA AS A KEY PARTNER OF THE RUSSIAN FEDERATION IN THE FACE OF SANCTIONS: TRANSPORT, LOGISTICS AND GEOPOLITICAL PROBLEMS

Abstract. Special attention is paid to the factors that influence the development of cooperation between China and Russia, as well as the main problems of the development of foreign economic cooperation. In modern conditions, the People's Republic of China is becoming a key trading partner for the Russian Federation, in connection with which the solution of a number of urgent problems of comprehensive cooperation should become one of the key areas of development for the successful growth of economically beneficial cooperation.

Keywords: foreign economic activity, trade turnover, export.

Современные китайско-российские интересы переплетаются между собой и имеют множество точек соприкосновения как в достижении общих целей, так и решении поставленных задач. Так, особенностью внешнеэкономической деятельности обеих стран является желание наладить долгосрочное и стабильное сотрудничество, как в настоящее время, так и на перспективу.

В подтверждение вышесказанного рассмотрим некоторые данные статистики. Несмотря на

отсутствие официальных статистических публикаций, в т. ч. со стороны государственных органов, что затрудняет актуальную оценку результатов внешнеэкономической деятельности в современных реалиях, считаем целесообразным рассматривать статистические данные внешней торговли за прошлые годы в динамике, в т. ч. зеркальную статистику стран-партнеров, в частности, Китая как приоритетного партнёра РФ на современном этапе.

На рис. 1 представлены итоги внешней торговли РФ [1].

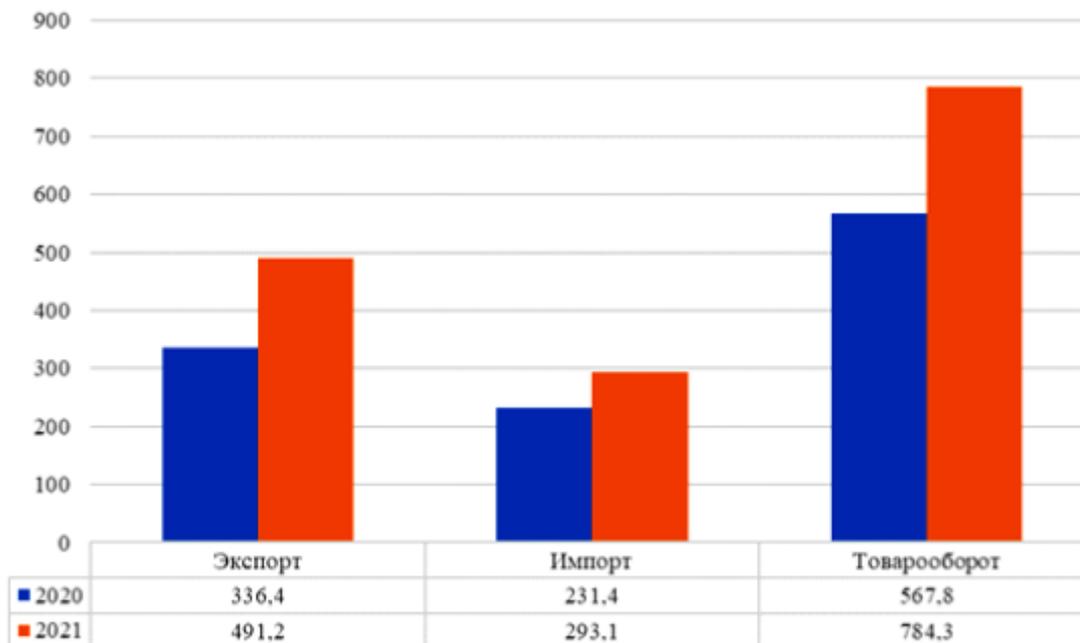


Рис. 1. Товарооборот РФ за период 2020–2021 гг. долл.

Товарооборот России за 2021 г. увеличился по сравнению с 2020 г. более чем на 38%. Основные страны-партнеры России отражены в табл.

Таблица

Страны-партнеры РФ, 2021–2022 гг.

Страна	Оборот	Страна	Оборот
2021		2022	
Китай	140,7	Китай	190,27
Германия	56,99	Турция	104,7
Нидерланды	46,43	Нидерланды	46,38
Белоруссия	38,43	Германия	25,32
США	34,41	Белоруссия	42,27

Основным партнером России по итогам 2021–2022 г. остается Китай. В свою очередь, объем взаимной торговли с Турцией возрос на 84% что вывело Турцию на второе место в общем рейтинге в 2022 г. Далее расположились Нидерланды, Германия и Белоруссия [2]. Что касается планов на 2023 г., то основными партнерами, по данным аналитиков, станут Китай, Турция и Белоруссия. Ситуация с Нидерландами неоднозначна. Главный фактор такого сотрудничества взаимосвязан с энергетическими санкциями, а также ценами на нефть [3].

Нельзя не отметить, что на столь рекордное увеличение внешнеторгового оборота (29,3%) между РФ и КНР в 2022 г. повлияли санкции, введенные в отношении Российской Федерации. Можно предположить, что в 2023 г. из-за введения западом нового санкционного пакета внешнеторговый оборот между РФ и КНР, а также другими странами, будет только расти.

На развитие внешнеэкономической деятельности между Китаем и Россией на современном этапе влияют следующие факторы, представленные на рис. 2.

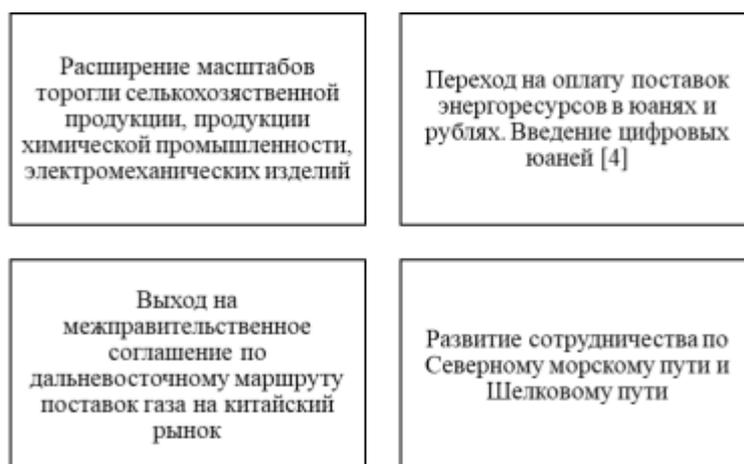


Рис. 2. Факторы, влияющие на развитие отношений между Китаем и Россией

Однако, несмотря на позитивные тенденции международного сотрудничества, в настоящее время существует ряд геополитических и логистических проблем:

1. Китай в сентябре 2022 г. снизил закупки угля и нефти у России. Поставки российского угля сократились на 19%, а сырой нефти – на 10,5%.

Экспорт российского угля в Китай снизился из-за транспортного «коллапса» РЖД [5]. В связи с тем что сеть железных дорог оказалась не готовой к возросшей нагрузке и не смогла оперативно увечить объемы поставок сырья на восток. Российские продавцы или угледобывающие компании просто сообщают покупателям, что поставки отменяются из-за нехватки транспортных мощностей и задержка может растянуться на недели. «Контейнерный коллапс» подтвердил, что даже с учетом тарифной привлекательности развитие транзитного потенциала под угрозой из-за инфраструктурных ограничений. Данные ограничения выражены в слабой развитости портов, морских пунктов пропусков, а также в износе железнодорожной инфраструктуры [6].

В свою очередь, нефтеперерабатывающие заводы Китая обеспокоены своей неспособностью обеспечить свои каналы оплаты, логистику и страхование из-за страха применения санкций в отношении их компаний. Так, например, крупнейшая судоходная компания Китая China Cosco Shipping отказалась перевозить нефть из России после введения потолка цен 5 декабря 2022 г.. Крупнейший оператор морских перевозок в КНР и в мире, с флотом более чем из 1,4 тыс. судов, перестал возить нефть из дальневосточного порта Козьмино, откуда нефть по короткому пути попадала в Индию и Китай [7].

Проблем не возникает с нефтью Urals – основным экспортным сортом России, который стоит около 41–42 долларов за баррель при стоимости Brent 80 долларов.

Одновременно с этим российскую нефть по ценам выше потолка продолжают возить небольшие частные судовладельцы. Однако с ними отказываются работать Shell и Exxon Mobil – крупнейшие западные нефтяные компании. В новых контрактах компаний появился пункт о том, что судовладельцы должны гарантировать, что их танкеры не использовались для перевозки нефти из России.

Из-за сложностей с перевозкой нефтяной экспорт в первую неделю работы нефтяного эмбарго и потолка цен обрушился на 56% – с 3,4 млн баррелей в сутки по морю было отправлено только 1,6 млн.

2. Еще одной проблемой является возросшая нагрузка на порты Дальнего Востока. В настоящее время все морские перевозчики вынуждены простаивать на рейдах в портах Дальнего Востока в ожидании допуска от терминалов на разгрузку судна. Средний срок простоя составляет около 3 недель.

Наименьший период ожидания у FESCO, который выгружается на собственном терминале ВМТП. Например, суда таких компаний, как Sinokor и Huaxin простаивают на рейде по 5–7 дней, Torgmoll и Sitic – 7–14 дней, а ZhongGu и RSL – 20–30 дней и более.

Причина задержек заключается в 100%-ной загруженности терминалов и низкой скорости вывоза контейнеров из портов из-за отсутствия достаточного количества платформ. Также в числе факторов, влияющих на ситуацию, – увеличение грузооборота и пиковый сезон.

Исходя из этого, некоторые перевозчики договариваются об изменении порта назначения

для ускорения выгрузки судна. Есть случаи и вынужденной смены терминала. Так, например, линию Zhonggu не ставят в график на заходы в порты Дальнего Востока. Zhonggu – линия для России новая. Она начала работать в мае, после того как Минтранс РФ обратился к Минтрансу Китая с просьбой помочь закрыть на логистическом рынке дефицит морских перевозок.

В течение нескольких месяцев со стороны ПАО «ВМТП» неоднократно поступали обращения о постановке судов линии Zhonggu Shipping Group на терминалы ВМТП. Вскоре между Zhonggu и ПАО «ВМТП» был заключен прямой договор на обработку судов. После очередных переговоров линия запустила несколько судозаходов на терминал. После этого были согласованы графики постановок на июль–август. Zhonggu Shipping Group, в свою очередь, начала оповещать клиентов о сервисе на терминалах порта и продавать ставки фрахта, снимать суда с других направлений.

Линия задействовала контейнеровозы вместимостью до 2,5 тыс. TEU и была востребована. Zhonggu начали активно работать с РФ, до тех пор пока в конце августа не получили уведомление от ВМТП об отказе в приеме линии за четыре дня до начала месяца.

В ВМТП отказ объяснили «технологическими ограничениями и высокой загруженностью терминалов».

После отказа ВМТП суда Zhonggu перенаправлялись для выгрузки на другие терминалы Дальнего Востока, такие, как Терминал Астафьева, ППК-1, ВСК.

На 16 ноября к разгрузке на ВМТП не были приняты пять контейнеровозов, запланированных к постановке на ВМТП.

Судно ZHONG GU RI ZHAO простояло в ожидании выгрузки 87 дней из-за чего китайская линия отказывается в дальнейшем работать с портами Дальнего Востока.

3. Рост уровня напряжения и накала в отношениях между Китаем и Индией.

Индийская армия сообщила о произошедших 9 декабря столкновениях с китайскими военными в секторе Таванг, штат Аруначал-Прадеш. Это первая серьезная стычка военных с 2020 г. Как и тогда – главным фактором сейчас стали территориальные споры. По официальным заявлениям, после столкновений обе стороны получили ранения.

Индийский рынок важен в перспективе для РФ в рамках развития военно-оборонного комплекса, атомной энергетики и газовой промышленности. Однако поддержка Индии может привести к дипломатической напряженности между КНР и РФ.

Итак, можно сказать, что в настоящее время, помимо геополитических и логистических проблем, главной проблемой является высокая зависимость отечественной экономики от импорта и увеличение числа экспортных поставок на Дальний Восток из Китая, в связи с чем инфраструктурные мощности портов не справляются с возросшей нагрузкой.

Таким образом, основной задачей должна стоять диверсификация экспорта из России в Китай путем стимулирования производства технологически сложной продукции. Исходя из вышесказанного, РФ стоит перед дилеммой: с одной стороны, необходимо диверсифицировать поставки, с другой стороны, приходится учитывать интересы Китая как самого значимого партнера

Источником устойчивого роста российского экспорта продукции верхних переделов может стать формирование качественной государственной поддержки процесса цифровизации в отраслях национальной экономики, которая включает:

- развитие цифровой инфраструктуры;
- возможность признания торговых данных и документов в электронной форме;
- выдача субсидий компаниям;
- укрепление сотрудничества в области цифровизации.

Ожидается, что по результатам реализации вышеперечисленных задач Россия сможет нарастить объемы технологически сложной продукции (верхние переделы) в структуре национального экспорта в целом и в контексте отечественных поставок в Китай [8].

Так, еще в 2018 г. была утверждена программа «Международная кооперация и экспорт» [9], а в настоящий момент Постановлением от 28 июля 2022 г. №1347 был упрощен порядок компенсации затрат на транспортировку высокотехнологичной продукции. Производителям и поставщикам такой продукции будет проще получить компенсации, покрывающие до 80% затрат на её транспортировку [10].

Данные упрощения со стороны правительства позволят урегулировать экспортно-импортные потоки, чтобы дальневосточные порты не переполнялись грузами, порожними контейнерами.

Также с помощью современных цифровых программных средств необходимо классифицировать грузы на «приоритетные» для обеспечения населения страны товарами первой необхо-

димости.

А в перспективе нужно увеличивать парк контейнеров и развивать портовую и наземную логистическую инфраструктуру.

В заключение можно сказать, что резкое усиление конфронтации России с Западом оказало влияние на то, что РФ взяли основной курс на развитие торгово-экономических отношений с Китаем.

КНР, в свою очередь, несмотря на свои возможности, не может быть единственным импортером для России, однако в современных реалиях необходимо предпринять все попытки для закрепления своих позиций в данном сотрудничестве.

Литература

1. Экспорт и импорт России [Электронный ресурс]. – URL : <https://ru-stat.com>, свободный, загл. с экрана. – Яз. англ.
2. Официальный портал Все о таможене [Электронный ресурс]. – URL : tks.ru, загл. с экрана. – Яз. рус., англ.
3. Официальный сайт Федеральной таможенной службы [Электронный ресурс]. – URL : <http://customs.ru>, свободный, загл. с экрана. – Яз. Рус.
4. Гвилия, Н. А. Цифровой юань : перспективы e-расчетов в международных цепях поставок / Н. А. Гвилия, С. Лю // Актуальные проблемы экономики и менеджмента. 2021. № 1(29). С. 23–30.
5. Официальный сайт ОАО РЖД [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.rzd.ru>, загл. с экрана. – Яз. рус., англ.
6. Личман, Е. А. Применение методов прогнозирования в сфере трансграничных перевозок Россия-Китай / Е. А. Личман // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2022. № 12. С. 32–36.
7. Портал Bloomberg [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.bloomberg.com>, свободный, загл. с экрана. – Яз. англ.
8. Сычева, К. Г. География экспорта России в новых санкционных реалиях // Международная торговля и торговая политика. 2022. № 8(4). С. 115–129.
9. Национальный проект «Международная кооперация и экспорт» (дата обращения 17.02.2023).
10. Официальный сайт Правительства РФ [Электронный ресурс]. – URL : <http://government.ru>, загл. с экрана. – Яз. рус., англ.

References:

1. Eksport i import Rossii [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://ru-stat.com>, svobodnyj, zagl. s ekrana. – YAz. angl.
2. Oficial'nyj portal Vse o tamozhne [Elektronnyj resurs]. – URL : tks.ru, zagl. s ekrana. – YAz. rus., angl.
3. Oficial'nyj sajt Federal'noj tamozhennoj sluzhby [Elektronnyj resurs]. – URL : <http://customs.ru>, svobodnyj, zagl. s ekrana. – YAz. Rus.
4. Gviliya, N. A. Cifrovoy yuan' : perspektivy e-raschetov v mezhdunarodnyh cepyah postavok / N. A. Gviliya, S. Lyu // Aktual'nye problemy ekonomiki i menedzhmenta. 2021. № 1(29). S. 23–30.
5. Oficial'nyj sajt OAO RZHD [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.rzd.ru>, zagl. s ekrana. – YAz. rus., angl.
6. Lichman, E. A. Primenenie metodov prognozirovaniya v sfere transgranichnyh perevozok Rossiya-Kitaj / E. A. Lichman // Konkurentosposobnost' v global'nom mire: ekonomika, nauka, tekhnologii. 2022. № 12. S. 32–36.
7. Portal Bloomberg [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.bloomberg.com>, svobodnyj, zagl. s ekrana. – YAz. angl.
8. Sycheva, K. G. Geografiya eksporta Rossii v novyh sankcionnyh realiyah // Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika. 2022. № 8(4). S. 115–129.
9. Nacional'nyj proekt «Mezhdunarodnaya kooperaciya i eksport» (data obrashcheniya 17.02.2023).
10. Oficial'nyj sajt Pravitel'stva RF [Elektronnyj resurs]. – URL : <http://government.ru>, zagl. s ekrana. – YAz. rus., angl.