

Цзян И

УДК 327

<https://orcid.org/0000-0001-8297-3786>

Китайско-российское сотрудничество в пограничных портах

Для цитирования: Цзян И Китайско-российское сотрудничество в пограничных портах // Мир русскоговорящих стран. 2020. № 1 (3). С. 5-21. DOI 10.20323/2658-7866-2020-1-3-5-21

В статье рассматривается ситуация с китайско-российским сотрудничеством в пограничных портовых зонах, отмечается, что благодаря совместным усилиям обеих сторон китайско-российская граница, которая когда-то была символом противостояния государств и демонстрацией постоянной готовности к военным действиям, стала важным мостом для дружественных обменов и тесного сотрудничества между двумя странами. Рассматривается функционирование пограничных портов как главных инструментов для международного сотрудничества. В статье определяются характеристики экономики китайско-российской пограничной портовой зоны: приоритеты импорта и экспорта, статус портов как транзитных станций и логистических перевалочных узлов, привлечение иностранных работников из Китая как эффективное дополнение к рабочей силе на российском Дальнем Востоке, совместное создание ферм, лесоперерабатывающих предприятий и других отраслей промышленности на Дальнем Востоке России, появление трансграничной электронной торговли, строительство крупных объектов инфраструктуры, связывающей Китай и Россию. В статье констатируется неравномерность развития китайских портов, приводится классификация портов с учетом специфики их роли в торгово-экономическом сотрудничестве Китая и России, дается подробная характеристика основных пограничных портов, анализируются проблемы, препятствующие развитию портовой экономики, предлагаются рекомендации по оптимизации механизма сотрудничества портов между двумя странами, намечаются аспекты развития международного сотрудничества в области строительства объектов инфраструктуры, охраны окружающей среды, расширения инвестиционного сотрудничества, сотрудничества в области сельского хозяйства, разработки трансграничных туристических ресурсов и развития приграничного туризма.

Ключевые слова: китайско-российские отношения, пограничные порты, торгово-экономическое сотрудничество, экономика порта, китайско-российская граница, экспорт, импорт, инфраструктура, инвестиции, пассажирские и грузовые перевозки.

Jiang Yi

Chinese-Russian cooperation in border ports

The article deals with the situation concerning Chinese-Russian cooperation in border ports and underlines the idea that due to mutual efforts from both sides, Chinese-Russian border which used to be the symbol of confrontation between the states and demonstration of permanent readiness to war actions, have become an important bridge for friendly exchanges and cooperation between two countries. Border ports are seen as the main tool for international cooperation. The article highlights the core ideas of Chinese-Russian border ports zone economy: import and export priorities, the status of ports as transitional stations and logistic points, employment of foreign workers from China as an effective addition to the main labour force on the Russian Far East, co-farming, timber processing enterprises and other industries on the Russian Far East, appearance of transborder electronic trade, construction of large infrastructure objects which connect China and Russia. The article goes on saying about the irregularity of Chinese ports development, the classification of ports taking into consideration their role in trade-economic cooperation between China and Russia. Then the article gives a detailed description of the main border ports, analyses problems, preventing the development of port economy, gives recommendations on the optimisation of the mechanism of cooperation between two countries, provides the aspects of development of international cooperation, in construction sphere, expanding of investment cooperation, agriculture cooperation, working out transborder tourist resources and development of border tourism.

Keywords: Chinese-Russian relationships, border ports, trade-economic cooperation, port economy, Chinese-Russian border, export, import, infrastructure, investments, passenger and freight transportation.

В XXI веке отношения между Китаем и Россией полностью раскрыли свой потенциал, страны достигли больших результатов во взаимовыгодном сотрудничестве в различных областях. В связи с изменениями в международной обстановке и новым этапом экономического и социального развития взаимодействия между Китаем и Россией направление стратегического партнерства между этими странами стало более четким и целенаправленным, и одним из клю-

чевых направлений стало развитие двустороннего взаимовыгодного сотрудничества, основанного на объединении сотрудничества двух стран с учетом их внутреннего развития, объединении сотрудничества в области международной политики с расширением пространства для экономического развития Китая и России.

Благодаря совместным усилиям обеих сторон китайско-российская граница, которая когда-то была символом противостояния госу-

дарств и демонстрацией постоянной готовности к военным действиям, стала важным мостом для дружественных обменов и тесного сотрудничества между двумя странами. Среди них 20 портов, открытых в трех провинциях (регионах): Хэйлуцзян [黑龙江省商务运行年度分析报告], 黑龙江省商务厅], Внутренняя Монголия и Цзилинь, которые стали главными «окнами» для практического сотрудничества. Эти порты сыграли важную роль в содействии местному экономическому развитию, укреплению китайско-российских торгово-экономических отношений и содействии развитию сотрудничества между Северо-

Восточным Китаем и Дальним Востоком России. В то же время экономические и торговые обмены и обмены кадрами между двумя сторонами также укрепили взаимопонимание и доверие между двумя странами, обеспечили социальный мир в приграничных районах и укрепили стратегическое партнерское сотрудничество между Китаем и Россией.

Граница между Китаем и Россией составляет более 4 300 км. В настоящее время насчитывается 20 пограничных портов, которые сформировались как особые структуры с разными условиями развития (см. Табл. 1).

Таблица 1.

Перечень китайско-российских пограничных портов [5]

| Название порта | Статус порта | Тип порта | Состояние импорта и экспорта (2015 г., 100 млн \$ США) | Российские порты-партнеры | Примечания |
|----------------|--------------|---|--|--|------------|
| Маньчжурия | Открытый | Пассажирские и грузовые перевозки, общественный транспорт, железнодорожные перевозки, функционирует постоянно | 27,74 | Байкальск, Чита, Иркутск (авиация) | |
| Суйфэньхэ | Открытый | Пассажирские и грузовые перевозки, общественный | 16,6 | Гродеково (железная дорога), Пограничный | |

Мир русскоговорящих стран

| Название порта | Статус порта | Тип порта | Состояние импорта и экспорта (2015 г., 100 млн \$ США) | Российские порты-партнеры | Примечания |
|----------------|--------------|--|--|---------------------------|--|
| | | транспорт, железнодорожные перевозки, функционирует постоянно | | (шоссе) | |
| Хэйхэ | Открытый | Пассажирские и грузовые перевозки, водный транспорт, работа в течение 10 месяцев | 6,6 | Благовещенск | Строящийся мост через реку Китай-Россия. Открытие газотранспортных трубопроводов |
| Донгнинг | Открытый | Пассажирские и грузовые, автомобильные перевозки, функционирует постоянно | 6,8 | Полтавка | |
| Хуньчунь | Открытый | Пассажирские и грузовые перевозки, государственные, железнодорожные перевозки, функционирует постоянно | 3,65 (2014 год) | Краскино | |
| Мохэ | Открытый | Пассажирские перевозки, водный транспорт | 5,2 | Джалинда | Открытие нефтепроводов |
| Тунцзян | Открытый | Пассажирские перевозки, водный транспорт, в течение | 2,6 | Нижнеленинское | Строится мост Китай-Россия через реку |

俄语国家评论

| Название порта | Статус порта | Тип порта | Состояние импорта и экспорта (2015 г., 100 млн \$ США) | Российские порты-партнеры | Примечания |
|----------------|--------------|---|--|---------------------------|------------|
| | | 10 месяцев | | | |
| Фуюань | Открытый | Пассажирские перевозки, водный транспорт, в течение 10 месяцев | 1,8 | Хабаровск | |
| Мишан | Открытый | Пассажирские и автомобильные перевозки, функционирует постоянно | 1,27 | Турий Рог | |
| Рао Хе | Открытый | Пассажирские перевозки, водный транспорт, работа в течение 10 месяцев | 1,1 | Покровка | |
| Халин | Открытый | Пассажирские и автомобильные перевозки, функционирует постоянно | 0,83 | Марково | |
| Ло Бэй | Открытый | Пассажирские перевозки, водный транспорт, работа в течение 10 месяцев | 0,66 | Амурзет | |
| Хэйшаньтоу | Открытый | Грузовые перевозки, автомобильные дороги, функционирует постоянно | 1,1 | Староцурухайтуй | |

Мир русскоговорящих стран

| Название порта | Статус порта | Тип порта | Состояние импорта и экспорта (2015 г., 100 млн \$ США) | Российские порты-партнеры | Примечания |
|----------------|-----------------|---|--|---------------------------|---|
| Шивей | Открытый | Грузовые перевозки, автомобильные дороги, функционирует постоянно | | Олочи | |
| Сюнькэ | Временно закрыт | Пассажирские перевозки, водный транспорт | 0,15 | Поярково | |
| Цзянь | Временно закрыт | Пассажирские перевозки, водный транспорт | 0,0684 | Басково | 1 июня 2012 года российский порт закрыт |
| Хума | Закрыт | Пассажирские перевозки, водный транспорт | | Ушаково | В России не открыт |
| Сунь У | Закрыт | Грузовые перевозки, водный транспорт | 0,056 | Константиновка | В России не открыт |

Изменение экономического развития и внутренних потребностей двух стран, изменение экономического положения Китая и России, особенно на Дальнем Востоке России (распределение рабочей силы, производственных материалов и природных ресурсов), а также экономическое развитие приграничных районов России и Китая определили следующие характеристики экономики китайско-российской пограничной портовой зоны

[参考资料：“中国口岸年鉴 2017”，中国海关出版社2017年].

Импорт товаров из России – это в основном энергия и ресурсы. Россия является одной из стран с самыми богатыми природными ресурсами в мире, а Китай является страной с самым быстрым экономическим развитием, с огромным спросом на энергию и ресурсы. Эта ситуация приводит к тому, что Китай и Россия имеют оптимальную взаимодополняемость с точки зрения экономики

и ресурсов, поэтому в определенный период времени в торговле между двумя странами должна преобладать энергоресурсы и природные ресурсы. За исключением нефти и природного газа, основными товарами, импортируемыми из России Китаем, являются древесина, уголь, металлы, различные минеральные продукты и сырье.

Экспорт в Россию в основном включает все виды электрических и механических изделий, одежду, обувь и головные уборы, сельскохозяйственные электроприборы и декоративные материалы. Легкая промышленность всегда была недостатком российской экономики, кроме того, из-за климатических условий в течение длительного времени не хватало фруктов и овощей, необходимых для жизни людей в Сибири и на Дальнем Востоке. Ценовое преимущество и удобная транспортировка китайских товаров способствовали тому, что товары легкой промышленности, а также фрукты и овощи стали ведущими товарами в пограничных портах России. Однако из-за недостаточной вычислительной мощности и суровых погодных условий большая часть легкой промышленной продукции, экспортируемой через порты, поставляется с материка, а не производится на месте, а некоторые фрукты и овощи также производятся на материке. Это также показывает, что большинство портов по-прежнему служат транзитными коридорами для товаров

из материкового Китая, поступающих в Россию, и в значительной степени играют роль транзитных станций и логистических перевалочных узлов. Экспорт продукции еще не привел к корректировке и развитию местной промышленной структуры в порту, и роль портовой экономики в стимулировании местной экономики еще нуждается в дальнейшем улучшении.

Экспорт услуг по трудоустройству в Россию стал основной формой китайско-российского сотрудничества по трудоустройству. Российская Сибирь и Дальний Восток – обширные и малонаселенные зоны. Существует большое количество свободных и заброшенных земельных участков и лесных заповедов. Эти земли богаты минеральными ресурсами, но испытывают серьезный недостаток в рабочей силе. Соответствующая разработка и продажа энергоносителей и продуктов из природных ресурсов помогают России развивать местную экономику, а привлечение иностранных работников является эффективным дополнением к рабочей силе на российском Дальнем Востоке. В то же время финансируемые из Китая компании более охотно используют китайский труд, что не только удовлетворяет кадровые потребности компаний и предприятий, но и частично снимает проблему напряженности в некоторых регионах страны и увеличивает доходы жителей.

Сотрудничество, внедрение новых проектов и совместное развитие стали важной инициативой для углубленного развития китайско-российских пограничных портов. В последние годы приграничные районы Китая использовали геологические преимущества для совместного создания ферм, лесоперерабатывающих предприятий и других отраслей промышленности на Дальнем Востоке России, что обеспечило хорошую экономическую выгоду и способствовало сотрудничеству между научно-техническим персоналом двух стран, а также улучшило посевы сельскохозяйственных культур. При этом активизировалось взаимодействие с местными властями и населением России. Большинство приграничных районов сотрудничают с Россией в строительстве парков, сельском хозяйстве, туризме.

Появилась трансграничная электронная торговля. С быстрым развитием электронной коммерции и в силу географической близости стоимость логистики становится относительно низкой. В последние годы значительно увеличилось количество онлайн-покупок, совершаемых проживающими в приграничных районах россиянами на китайских торговых сайтах. Кроме того, многие китайские интернет-магазины появились и на китайской стороне. Перспектива трансграничного развития электронной торговли широка. Многие портовые, уездные и городские департаменты планиро-

вания заявили, что они будут рассматривать трансграничную электронную торговлю как новую возможность, новую область и новую платформу с большим потенциалом для развития деятельности порта и развития местной экономики.

Началось крупное строительство инфраструктуры, связывающей Китай и Россию. С опозданием российская сторона наконец начала строительство пограничного железнодорожного моста Тунцзян. После более чем 20 лет напряженной работы также было завершено строительство автодорожного моста, соединяющего Хэйхэ и Благовещенск. Некоторые другие проекты Китайско-Российского трансграничного коридора также находятся на этапе консультаций и предварительного обоснования. В целях обеспечения опережающего развития Дальнего Востока Китай и Россия изучают возможности сотрудничества в строительстве автомагистралей «Бинхай № 1» и «Бинхай № 2», а также в реконструкции и расширении другой транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке.

В настоящее время ситуация с развитием китайских портов очень неравномерная. Одни порты добились значительных успехов в китайско-российской приграничной торговле, масштабы которой постоянно расширяются. Они значительно опережают другие порты по объему грузовых и пассажирских перевозок. Экономика порта в зна-

чительной степени способствует развитию экономики региона. Тенденция развития других портов относительно медленная, а масштабы операций относительно невелики. Они не очень значимы в приграничной торговле между Китаем и Россией, в масштабах портовой экономики и в продвижении других местных экономических зон, хотя эти порты все же имеют определенные перспективы развития. Порты третьего типа, не обеспечивающие развитие китайско-российского экономического сотрудничества, постепенно закрываются.

Многие факторы приводят к дисбалансу в развитии этих пограничных портов, но географическое положение и состояние инфраструктуры портов являются наиболее важными факторами. Граница между Китаем и Россией на востоке в основном ограничена реками, в то время как на границе между Китаем и Россией существует очень мало мостов. В связи с особыми климатическими условиями Северо-Востока многие порты могут открываться только сезонно, что в определенной степени сказывается на пропускной способности порта.

Преимущество местоположения является ключевым фактором для выживания и развития пограничных переходов. Сравнивая основные условия различных портов, можно также заметить, что крупные и хорошо управляемые порты, такие как порты Маньчжурия, Хэйхэ

и Суйфэньхэ, имеют общую особенность: выгодное географическое расположение, которое обеспечивает два важных условия, поддерживающие экономическое развитие порта: удобные перевозки и определенное количество людей (включая условия движения и численность населения соответствующего порта в России). Удобная транспортная развязка является важным условием, на которое опирается экономическая и торговая логистика, а определенное количество людей является необходимым условием для формирования и развития приграничной торговли с определенной исторической эволюцией, определенным размером рынка и стимулированием развития смежных отраслей производства. Например, порт Маньчжурия, крупнейший в настоящее время российско-российский сухопутный порт, имеет вековую историю развития, а железнодорожный порт был открыт в 1901 году. Это крупнейший из всех железнодорожных портов в Китае, имеющий наибольшую пропускную способность в год. Согласно верхней части списка, порт Сино-Сюн отвечает за более чем 65 % задач сухопутного транспорта в российско-китайской торговле. В 2009 и 2012 гг. Маньчжурия последовательно открывала воздушные порты и электронные порты с более широкой радиационной зоной и более высокой степенью модернизации. Достижения порта Маньчжурия, несомненно,

связаны с его географическим преимуществом. Маньчжурия граничит с Монголией и Россией и находится в 9 км от соответствующего российского постбайкальского порта. Маньчжурия имеет хорошо развитую инфраструктуру автомобильных, железнодорожных и воздушных перевозок с населением более 200 000 человек. Хотя российский аналог Байкальска имеет меньшую численность населения, движение хорошо развито. Железная дорога связана с Транссибирской магистралью. Люди из российских городов могут ездить в Маньчжурию для торговли, покупок, отдыха и развлечений. Экономическому и торговому развитию также в значительной степени способствовало развитие туризма и сферы услуг в Маньчжурии, что обеспечило модернизацию всей экономики Маньчжурии. Удобная транспортировка также привлекла отечественную продукцию из более чем 20 провинций и городов в Россию и Европу через порт Маньчжурия, а также зоны свободной торговли и приграничные торговые зоны.

Процветание порта Хэйхэ также обусловлено его географическим преимуществом. Город Хэйхэ в настоящее время является единственным китайским городом на уровне префектуры на китайско-российской границе с населением около 1,73 млн. Он отделен от российского города Благовещенск рекой, а наименьшее расстояние между ними составляет всего 750 м.

Благовещенск является столицей Амурской области и третьим по величине городом на Дальнем Востоке России, с удобным транспортом и населением более 200 000 человек. Удобная транспортная развязка и оптимальная численность населения обеспечивают беспрепятственное экономическое и торговое сотрудничество между портом Хэйхэ и Россией: строительство пограничной зоны свободной торговли, зоны экономического сотрудничества, межгородской торговой зоны, энергетического сотрудничества и сотрудничества в сфере туризма. Отдых, досуг и шоппинг способствуют развитию индустрии общественного питания, гостиничного бизнеса, торговли и сферы услуг Хэйхэ, кроме того, в последнее время возросло число россиян, покупающих недвижимость в Хэйхэ. Обмены между городом Хэйхэ и Россией в области гуманитарных и технических наук также стали более частыми благодаря портовой экономике. Портовая экономика стала важным звеном в экономическом и социальном развитии города Хэйхэ, который эффективно способствовал местному экономическому процветанию и развитию и внес выдающийся вклад в развитие международных связей провинции Хэйхэ и провинции Хэйлунцзян. Благодаря преимуществам «одного города двух стран» порт Хэйхэ стал многофункциональным портом с самым близким расстоянием к китайско-российской границе и самой

большой пропускной способностью пассажиров.

Другой пример – порт Суйфэньхэ. Город Суйфэньхэ находится в 26 км от соответствующего железнодорожного порта в России (станции Гродеково) и является сухопутной границей с Россией. В России есть железные дороги и автомагистрали, соединенные с железными дорогами и автомагистралями, что заложило прочную основу для быстрого развития порта Суйфэньхэ. Железнодорожный порт Суйфэньхэ – это пассажирский и грузовой транспортный пункт. С открытием Китайско-европейского международного контейнерного транспортного коридора экспортные товары из южного Китая могут напрямую транспортироваться на российский Дальний Восток, в Азиатско-Тихоокеанский регион и Европу. Быстрыми темпами увеличивался грузопоток, удобное транспортное сообщение способствовало строительству и эксплуатации комплексных таможенных зон, приграничных зон экономического сотрудничества, различных промышленных и оффшорных зон. Процветание порта напрямую повлияло на местное экономическое и социальное развитие: в город Суйфэньхэ ежегодно приезжает около 1 млн туристов, а оборот превышает 10 млрд юаней.

Однако другие более мелкие порты в основном не имеют подобных преимуществ географического расположения и удобной транспор-

тировки, поэтому им трудно обеспечить недорогую логистику, способную сформировать пограничную торговую зону. Такие порты развиваются относительно медленно и явно проигрывают более крупным портам в масштабах строительства, пассажиропотоке и объеме грузов. Несмотря на это, эти порты активно ищут лучшие перспективы, стремятся создавать свои собственные модели развития и функционирования с учетом своих собственных характеристик. Например, порт Фуюань экспортирует одежду, обувь и головные уборы, товары легкой промышленности, бытовую технику, строительные материалы, сельскохозяйственную технику, зерно, овощи и фрукты в соответствии с потребностями близлежащего к нему порта в Хабаровске с большим населением и большими размерами города.

Приграничные порты сильно зависят от соседних стран. Односторонние усилия и энтузиазм сотрудников не могут улучшить работу порта, которая должна быть результатом активного взаимодействия между двумя сторонами, способствующего оптимальной работе китайско-российского пограничного порта. Хотя между Китаем и Россией существуют хорошие политические отношения и постоянное стремление развивать двусторонний экономический обмен, достижение базового консенсуса иногда затрудняется по разным причинам, что отражается на экономике

порта. Различия в строительстве инфраструктуры между китайскими и российскими пограничными портами очень очевидны. Китайский порт, таможенное здание и совместные инспекционные объекты – это все современные здания, построенные в последнее десятилетие, тогда как российские объекты были построены несколько десятилетий назад. Это в полной мере свидетельствует о том, что китайская портовая инфраструктура является высокоразвитой, хорошо финансируемой, с высокими темпами строительства, в то время как российская портовая инфраструктура страдает от недостаточного финансирования и развивается значительно медленнее. В результате во многих портах возникают проблемы функционирования пассажирского и грузового транзита.

Способность удовлетворить реальные потребности населения является одним из оснований для развития и строительства портов в России. Россия, как правило, оказывает более широкую поддержку портам, которые могут удовлетворять свои реальные потребности и решать свои практические проблемы, отдавая предпочтение вопросам политического характера. Например, порты Маньчжурия – Байкальск – Никольский в качестве Первого Евро-Азиатского канала в значительной степени отвечает экономическим и торговым потребностям Дальнего Востока России, обеспечивая достаточную экономи-

ческую выгоду, несмотря на ограниченные финансовые ресурсы. В других небольших портах деятельность российской стороны явно недостаточна, что связано с тем, что реальные потребности российской стороны в этих пунктах не являются неотложными. Некоторые пограничные пункты являются лишь удаленными районами и деревнями, некоторые из них постоянно сокращаются, даже менее чем на тысячу человек, а транспортная инфраструктура разрушена и недостаточно привлекательна для предприятий. В этих условиях российская сторона не испытывает острой потребности в открытии портов. До сих пор не открыты порт Хума, Сунь Ву, приостановлена работа портов Мохэ, временно закрыты порты Сюнькэ и Цзяинь.

Несмотря на то, что Россия придает большое значение внедрению иностранного капитала, был принят ряд инициатив, ограничивающих ведение торговой деятельности инвесторами из других стран. Согласно российскому законодательству об иностранных инвестициях, инвесторы из других стран должны принимать участие в торговой деятельности в России, не вторгаясь в приоритетные отрасли российской торговли, что регулируется соответствующими положениями, предложенными органами Росреестра. Чтобы ограничить объемы импорта и повысить уровень внутреннего спроса на отечественную продукцию, Россия предложила более вы-

сокие стандарты качества и технические стандарты на китайский импорт, в том числе на продукты питания, одежду и т. д., а также увеличила число проектов по тестированию качества, которых раньше не было, что значительно усложнило ввоз китайских товаров в Россию. Чтобы обеспечить упорядоченное развитие национальной промышленности, Россия усилила регулирование тарифов на импорт китайской продукции, особенно в отношении товаров с большим объемом китайского экспорта, таких как автомобили и изделия из пластика. Из-за этих торговых барьеров Китай испытывает серьезные трудности в развитии экспорта своей продукции в Россию, и неравенство в торговле между Китаем и Россией становится все более заметным [中国商务部国别报告]. Некоторые отрасли естественных монополий в России ограничивают доступ иностранного капитала, до сих пор не открыли рынок железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок, иностранным государствам не разрешают создавать совместные предприятия, предоставлять услуги по погрузке и разгрузке грузов, организации контейнерных складов и таможенных служб, зарубежным компаниям, специализирующимся в области железнодорожного транспорта и оборудования, не позволяют осуществлять ремонт и техническое обслуживание. До сих пор не реализована возможность для иностранных инвестиций в области строи-

тельства и эксплуатации нефти и газопроводов, и электросетей.

Сотрудничество в сфере трудовых отношений всегда было важным содержанием сотрудничества в приграничных районах. Так как китайские предприятия инвестировали в Россию для строительства заводов, парков и инфраструктуры, спрос на китайских рабочих также возрос. Существует множество процедур подачи заявлений на российские трудовые квоты, которые не только требуют консульской сертификации, но также требуют одобрения российских органов местного и федерального правительства. Процедуры очень сложны. Кроме того, российская виза для российских рабочих, как правило, действительна в течение одного года. Иностранцы рабочие, имеющие российские визы, не могут работать через префектуры и районы, что также создает неудобства для иностранных менеджеров китайских инвестиционных предприятий, что сказывается на работе китайских инвестиционных предприятий в России. Российская сторона также жестко относится к выдаче рабочих виз для китайского персонала. Многие китайские компании испытывают трудности при работе в российских компаниях, а некоторые даже были вынуждены приостанавливать свою деятельность и закрываться.

Бизнес-среда также является давней проблемой в России и за рубежом. Несмотря на улучшение

положения после вступления во Всемирную торговую организацию и активизацию усилий правительства России по борьбе с коррупцией, все еще сохраняются проблемы, связанные с произволом правоохранительных органов, злоупотреблением властью и коррупцией. Эти проблемы, безусловно, влияют на сотрудничество Китая и России в приграничных районах и приводят к тому, что китайские компании уменьшают количество российских инвестиций и предпочитают действовать в краткосрочной перспективе, ставя под угрозу работу долгосрочную перспективу сотрудничества, предполагающую большее взаимное доверие между странами.

Разумеется, разговор о сотрудничестве в соседних регионах двух стран должен затрагивать еще один ключевой вопрос. В последние годы российское правительство выработало серию политических и экономических стратегий, способствующих ускоренному развитию Дальнего Востока. Однако здесь возникает важный вопрос: что именно для России связано с развитием и безопасностью Дальнего Востока? Очевидно, что, если мы будем уделять слишком много внимания безопасности и предотвращать «проникновение» и «вторжение» иностранных сил, многие нормативные акты, а также административные и социальные установки неизбежно будут обречены на «замкнутость» и ориентированы на предотвращение иностранных

инвестиций и жесткий контроль за иностранными товарами. Если же основное внимание уделять именно развитию, то вышеупомянутые факторы будут более открытыми, более гибкими и более ориентированными на стимулирование интенсивного взаимного сотрудничества. Следует отметить, что многие страны Азиатско-Тихоокеанского региона, в том числе Китай, больше обсуждают проекты развития Дальнего Востока России, чем действуют в этом направлении, и поэтому не могут адекватно оценить, как Россия относится к проблеме соотношения безопасности и развития. Обеспокоенность России проблемой развития Дальнего Востока понятна, но скорейшего разрешения требует вопрос о том, как найти баланс между безопасностью и развитием и как сделать сотрудничество двух государств плодотворным и ориентированным на передовые стратегии развития.

Китай и Россия имеют самую длинную границу в мире, что обеспечивает естественные превосходные условия для обмена и сотрудничества между двумя странами. В новых условиях мировой экономики и экономического развития двух стран необходимо использовать этот потенциал сотрудничества в пограничных портах. Портовая экономика – это межотраслевая, межрегиональная и многоуровневая комплексная экономическая система, сформированная путем поддержки импортной и экспортной

торговли и обмена персоналом в порту, сбора средств, товаров, рабочей силы, информации и технологий. Использование открытых портов для расширения и укрепления китайско-российской пограничной портовой экономики не только способствует стратегической модернизации экономического сотрудничества между двумя странами, но и напрямую способствует прогрессу соседних регионов двух стран. Китай и Россия достигли консенсуса в отношении интеграции процессов в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайской инициативы «Один пояс – один путь», но эти и другие важные стратегические связи, такие как строительство экономического коридора Китай-Россия-Монголия, могут быть реализованы только через сотрудничество в соседних регионах или опираться на него, и в рамках этого сотрудничества статус приграничных портов будет еще более укреплен. В портовую экономику вовлечены две страны: для открытия порта и его нормальной работы, а также для достижения результатов в реализации крупных проектов в приграничных районах необходимо усилить политическую коммуникацию и взаимное сотрудничество. Поэтому правительствам Китая и России очень важно укреплять координацию и сотрудничество в области политики, права и строительства инфраструктуры.

Китай и Россия все еще находятся в процессе изучения и совершенствования построения рыночной экономики, однако по-прежнему существуют некоторые проблемы. Соглашение о поощрении и взаимной защите инвестиций, вступившее в силу в 2009 году, предоставляет основные юридические гарантии для развития торгово-экономического сотрудничества между двумя странами. Тем не менее, по мере увеличения размера взаимных инвестиций следует доработать правовые положения о защите инвестиций, с тем чтобы еще больше снизить опасения инвесторов по поводу рисков (например, правовая защита при строительстве офшорных зон, правовая защита инвестиций в ключевые области).

В настоящее время механизм сотрудничества портов между двумя странами в основном находится в ведении рабочей группы порта, которая регулярно встречается с премьер-министром в рамках Подкомитета по транспортному сотрудничеству Комитета. С точки зрения укрепления сотрудничества в различных областях портовой зоны и совместного создания взаимоприемлемых и дополняющих друг друга правил работы порта, строительства портовой инфраструктуры и портовых экономических зон сотрудничество портов выходит далеко за рамки транспортного сотрудничества. Таким образом, механизм сотрудничества с портами должен быть улучшен, с тем чтобы он стал

прямым подкомитетом Совета по сотрудничеству при премьер-министре.

Строительство инфраструктуры является не только прямой необходимостью в развитии портовых зон двух стран, но и важной областью будущего развития. Совершенствование инфраструктуры строительства мостов, железных дорог, автомагистралей, судоходства, электрических сетей, портов и других территорий в соседних регионах двух стран имеет решающее значение для развития промышленности и инвестиционного сотрудничества. Мы можем в полной мере использовать недавно созданный Инвестиционный фонд регионального сотрудничества для содействия развитию проектов в этой области и содействия стратегическому обмену между двумя странами.

Расширение инвестиционного сотрудничества также является важным аспектом сотрудничества в районе порта. Обе страны должны увеличить иностранные инвестиции, увеличить масштабы и уровень инвестиционного сотрудничества, а также содействовать инвестициям и сотрудничеству в области строительства, торговли и туризма, энергетики, лесного хозяйства, сельского хозяйства и логистики. Китайско-российское сотрудничество в области сельского хозяйства началось ранее, но масштабы сотрудничества невелики, а уровень сотрудничества низок. Необходимо усилить акцент на

сельскохозяйственном сотрудничестве с Россией, обеспечивать стратегическую целостность и устойчивость сотрудничества в области сельского хозяйства между двумя странами. Обе страны должны совместно сформулировать долгосрочный межправительственный план сотрудничества, определить приоритеты и направление развития сотрудничества и сформировать механизмы, которые позволят координировать вопросы планирования проектов, финансовой помощи, сотрудничества в сфере труда, развития регионов, научно-технических обменов и т. д., а также координировать и решать проблемы, возникающие в рамках сотрудничества в области сельского хозяйства. Необходимо повысить уровень сотрудничества между двумя странами в области торговли сельскохозяйственной продукцией, развития сельского хозяйства за рубежом, сотрудничества в сфере сельскохозяйственного труда и обмена сельскохозяйственными технологиями, а также содействовать развитию сельского хозяйства между двумя странами в современной сельскохозяйственной отрасли.

Районы, в которых расположены пограничные порты двух стран, обладают богатыми туристическими ресурсами: правительствам и предприятиям двух стран следует координировать свои действия друг с другом и начинать с развития речных круизов, транснациональных круизных туров и самостоятельных

поездок портовых туристов. Новым направлением сотрудничества должны стать повышение уровня обслуживания, совместная разработка трансграничных туристических ресурсов и развитие приграничного туризма. Кроме того, мы должны создать эффективный механизм сотрудничества между Китаем и Россией в области охраны окружающей среды, усовершенствовать систему информирования о трансграничных экологических проблемах, сотрудничать в проведении консультаций по вопросам мониторинга качества воды и охраны трансграничных водных ресурсов. Особенно важным в этой связи является укрепление мер по охране окружающей среды пограничных рек и озер (озера Синкай, реки Усури), реализация соглашения об охране природы китайско-российского озера Синкай, содействие строительству трансграничных природных заповедников, создание трансграничных экологических коридоров и совместная защита диких животных и растений.

В связи со выходом китайско-российских отношений на новый

этап должны быть новые прорывы и достижения в укреплении строительства пограничных портов, повышении уровня экономического развития портов и расширении китайско-российского сотрудничества. Необходимо уделять больше внимания разработке концепций в области интеграции и планирования новых путей и направлений развития. Понимая свои сильные и слабые стороны, свои преимущества и недостатки, Китай и Россия должны объединить ресурсы, выделить ключевые моменты и начать интенсивное и профессиональное развитие сотрудничества. С помощью стратегического планирования, правильной политической стратегии можно в полной мере использовать сравнительные преимущества различных портов, формируя кластерные портовые группы различных размеров и с различными функциями для совместного расширения и укрепления комплексной портовой экономики в регионе, что будет способствовать комплексному развитию пограничных портов и прилегающих районов, а также формированию целостной портовой экономической системы.

Библиографический список

1. 参考资料: “中国口岸年鉴2017”。
2. 中国海关出版社2017年。
3. “黑龙江省商务运行年度报告”, 黑龙江省商务厅。
4. “中国商务部国别报告”https://countryreport.mofcom.gov.cn/record/index110209.asp?p_coun=Russia.
5. 俄罗斯。“中俄边境口岸研究”, 姜毅等著, 中国社会科学出版社2018年。