СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СТРАН АТР

SOCIAL-ECONOMIC DEVELOPMENT OF ASIA PACIFIC COUNTRIES

УДК 339.92(510-18-35:571.6-13-37)

DOI dx.doi.org/10.24866/1813-3274/2018-1-2/9-18

Е.П. Жариков¹

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия

E-mail: zharikov.ep@dvfu.ru

АСПЕКТЫ ДВОЙСТВЕННОСТИ ОТНОШЕНИЙ КИТАЯ И РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Аннотация. С усилением разворота России на Восток укрепляется её трансграничное сотрудничество – в лице регионов российского Дальнего Востока (РДВ) – с Северо-Восточными провинциями (СВП) Китая. Географическое расположение регионов, их взаимная транспортная доступность однозначно указывают на фатальность сотрудничества провинции Хэйлунцзян и Приморского края; способствуют активному внешнеэкономическому участию и других СВП Китая с районами РДВ с дальнейшим выходом на районы Восточной и Западной Сибири.

Трансформация торгово-экономических отношений между соседними трансграничными регионами во времени неизбежна. А это влечёт изменение прежних базовых условий и ниш для взаимовыгодного сотрудничества. В настоящее время это всё более отчётливо стало проявляться на взаимоотношениях регионов российского Дальнего Востока и Северо-Восточных провинций Китая.

При радушных заявлениях с российской стороны, во-первых, необходимо иметь в виду, что фактически Китай не входит в ведущую тройку инвесторов в Приморском крае. Во-вторых, СВП Китая – это уже не отсталые агропромышленные районы с неразвитой промышленностью, а достаточно развитые в техническом отношении провинции. В-третьих, уже неправильно говорить о дешёвой рабочей силе Китая, а можно говорить лишь об избытке рабочей силы и т.д.

Под воздействием перемен Китаю нужен доступ к природным ресурсам российского Дальнего Востока и незамерзающим морским портам, в частности, к пор-

¹ Евгений Прокофьевич Жариков, доктор экономических наук, профессор кафедры мировой экономики Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия.

Для цитирования: Жариков Е.П. Аспекты двойственности отношений Китая и России на Дальнем Востоке // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2018. № 1–2. С. 9–18.

там южных районов Приморского края. Имеющийся потенциал китайского экспорта не может быть в достаточном объёме реализован в регионах РДВ; бывшего лёгкого доступа к технологиям, земельным, лесным и др. ресурсам РДВ уже не будет. Следовательно, его экономическая политика по отношению к слабо развитым трансграничным регионам России вполне предсказуема:

- особо не содействовать развитию регионов РДВ, но и не отстать от других стран, идущих на сотрудничество с регионом;
- вынуждать регион сотрудничать с провинциями на их условиях, используя трудности и ограничения его развития;
- снижать конкурентоспособность Транссиба и морских портов России за счёт создания и реанимации ж/д магистралей «Харбин – Далянь», «Харбин – Маньчжурия».

Что можно предоставить в ответ? В первую очередь, остановить отток населения, перестать заниматься «маниловщиной», прекратить обирать регион и т.д. Во-вторых, необходимо провести объективную инвентаризацию потенциала РДВ, чётко разобраться, что может регион производить, кто потребитель, при каких ценовых и прочих условиях и т.д. То есть надо прагматично ответить на вопросы: что делать? и как делать? Некоторые предложения по реализации указанных проблем рассмотрены в статье.

Ключевые слова: российский Дальний Восток, Северо-Восточные провинции Китая, внешнеэкономическая деятельность, железнодорожные магистрали «Харбин – Далянь», «Харбин – Маньчжурия», «Транссиб».

Evgenie P. Zharikov¹

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

E-mail: zharikov.ep@dvfu.ru

DUALITY OF RELATIONS BETWEEN CHINA AND RUSSIA IN THE FAR EAST

Abstract. With the increase of Russia's turn to the East, its cross-border cooperation (between the regions of the Russian Far East (RFE)) and the Northeastern provinces (NPs) of China is becoming stronger. Geographic proximity of the regions and mutual transport accessibility are the factors that ensure the cooperation between Heilongjiang and Primorsky Krai; they also promote active foreign economic participation of other NPs of China and RFE regions with further access to the regions of Eastern and Western Siberia.

¹ Evgenie P. Zharikov, Doctor of Economics, Professor, Department of International Economics Relations, School of Economics and Management, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

For citing: Zharikov E.P. Duality of relations between China and Russia in the Far East // PACIFIC RIM: Economics, Politics, Law. 2018. № 1–2. P. 9–18.

Transformation of trade and economic relations between neighboring transboundary regions is inevitable thus entailing changes in the previous basic conditions and niches for mutually beneficial cooperation. At present, this has become increasingly apparent in the relationships between the regions of the Russian Far East and the Northeastern provinces of China.

In the context of cordial statements from the Russian side it has however to be kept in mind that China is not among the top three investors in Primorsky Krai. Secondly, Chinese NPs are not backward agro-industrial areas with undeveloped industry any more; they are rather technologically developed provinces. Thirdly, it is no longer correct to talk about the cheap labor in China; there is excess of labor, etc.

Under the influence of these changes, China needs access to the natural resources of the Russian Far East and non-freezing seaports, in particular, to the ports of the southern areas of Primorsky Krai. The existing potential of Chinese exports cannot be sufficiently implemented in the regions of the RFE; the previously easy access to the technologies, land, forest and other resources of the RFE is no longer available. Consequently, the Chinese economic policy towards the poorly developed transboundary regions of Russia is quite predictable:

- not really assisting in the development of the RFE regions; however keeping up with other countries that cooperate with the region;
- forcing the region to cooperate with the provinces on their terms, using the difficulties and limitations of its development;
- reducing the competitiveness of the Trans-Siberian Railway and Russian seaports by constructing and resuscitating the railways "Harbin - Dalian", "Harbin - Manchuria".

What can be done in response to these trends? First and foremost, the outflow of the population, robbing and deluding have to be stopped. Secondly, it is necessary to carry out an objective inventory of the potential of the RFE and clearly understand what the region can produce, who the consumer is, what prices it can offer, and other conditions, etc. Hence a pragmatic answer has to be found to the questions: what to do and how to do it? Some suggestions on the implementation of these problems are discussed in the article.

Key words: Russian Far East, Northeastern provinces of China, foreign economic activity, railway lines: Harbin-Dalian, Harbin-Manchuria, Trans-Siberian Railway.

При всей нестабильности развития экономики России (её доля в мировом экспорте в 2012 г. составила 2,9 %, затем спад до 1,8 % в 2016 г. и рост до 2,2 % в 2017 г. [1]) приоритетным направлением сотрудничества для страны постепенно становится Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР), в частности, Китай.

Товарооборот России с Китаем увеличился в 2016 г. на 4,0 % по сравнению с 2015 г. Экспорт уменьшился на 2,0 %, импорт увеличился на 9,0 %.

Сальдо торгового баланса сложилось отрицательное и увеличилось по сравнению с 2015 г. на 58,6 %. Доля Китая во внешнеторговом обороте, в экспорте и в импорте России выросла в 2016 г. к 2015 г. в среднем на 1,5–2,0 % [1,2].

В 2017 г. товарооборот России с Китаем увеличился по сравнению с 2016 г. на 31,6%, в том числе: экспорт России в Китай – на 38,9%, импорт России из Китая на 26,1%. Сальдо торгового баланса сложилось отрицательное, но по сравнению с 2016 г. уменьшилось на 9,4% (на 0,95 млрд долл.). Доля Китая во внешнеторговом обороте России в 2017 г., по сравнению с 2016 г., увеличилась на 0,75 %, в том числе в экспорте России – на 1,08 %, в импорте России – на 0,27 %.

Следует отметить, что рост мировых цен привёл к увеличению стоимости российского экспорта минерального топлива, чёрных и цветных металлов и других товаров при относительно стабильном объёме экспорта в физическом выражении.

Структура и динамика импорта из Китая представлена в табл. 1.

Таблица 1

Структура импорта основных продуктов Китая в Россию, %	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Машины, оборудование и транспортные средства	53,0	52,2	52,8	54,7	58,7	59,0
Текстиль и обувь	15,0	15,5	14,1	13,0	11,4	11,1
Продукция химической промышленности	8,1	8,3	8,9	9,6	9,4	9,0
Металлы и изделия из них	8,0	7,9	7,8	7,3	6,7	7,1
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё	3,1	3,2	3,8	4,4	4,3	3,7
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	1,3	1,4	1,5	1,1	1,0	0,9

Наибольший прирост экспорта России в Китай в 2017 г. по сравнению с 2016 г.:

- Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные (+ 7,4 млрд долл.);
- Древесина и изделия из неё; древесный уголь (+ 0,67 млрд долл.).

Товарных групп со значительным сокращением экспорта не наблюдалось. Удельный вес технической продукции в экспорте России в Китай на уровне до 7,0 %.

Наибольший прирост импорта России из Китая в 2017 г., по сравнению с 2016 г., прослеживается по следующим товарным группам:

- Электрические машины и оборудование, их части; звукозаписывающая и звуковоспроизводящая аппаратура, аппаратура для записи и воспроизведения телевизионного изображения и звука, их части и принадлежности (+ 2,73 млрд долл.);
- Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части (+ 2,54 млрд долл.);

Товарных групп со значительным сокращением импорта не наблюдалось.

В экспорте России в Китай наблюдается устойчивое относительное (удельное) «вымывание» технологической продукции. В целом, как следует из рис. 1, наметилась тенденция выравнивания товарооборота между странами.

Рис. 1. Экспорт России в Китай и импорт России из Китая

Региональные особенности внешнеэкономической деятельности рассмотрим на примере Приморского края и Северо-Восточных провинций Китая. Как следует из рис. 2, тенденции внешнеэкономической деятельности на региональном уровне фактически повторяют аналогичные тенденции на межстрановом уровне.

Рис. 2. Экспорт Приморского края в Китай и импорт из Китая

Во внешнеторговом обороте Приморского края по итогам первого полугодия 2017 г. импорт (как и в предыдущие годы) традиционно превышал экс-

порт, что привело к отрицательному сальдо торгового баланса (-456,2 млн долл.). Основными торговыми партнёрами края остаются: Китай – 50% внешнеторгового оборота, Республика Корея – 16% и Япония – 4%.

Наибольший объём экспорта приходится на минеральные продукты – 42%, продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё – 35%, древесины и изделия из неё – 15%.

Импортируются в Приморье в основном машины и транспортные средства – 42%, а также продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё – 24% [3].

С усилением разворота России на Восток укрепляется её трансграничное сотрудничество (в лице регионов российского Дальнего Востока) с Северо-Восточными провинциями (СВП) Китая. Основные показатели социально-экономического развития регионов приведены в табл. 2 [4].

Таблица 2

**Основные показатели развития Северо-Восточных провинций Китая
и Южных районов российского Дальнего Востока**

Показатели	Северо-Восточные провинции Китая			Южные районы российского Дальнего Востока		
	Хэйлун-цзян	Цзилинь	Ляонин	Примор-ский край	Хабаров-ский край	Амур-ская область
Территория, тыс. км ²	431,8	187,4	145,9	164,7	787,6	361,9
Население, млн человек	38,31	27,46	43,75	1,94	1,34	0,81
Валовой региональный продукт, млрд долл.	198,4	189,8	398,7	18,9	13,83	6,63
Доля промышленности в ВРП, %	45,35	46,76	46,70	24,0	19,45	38,5
Доля сельского хозяйства в ВРП, %	13,55	12,16	11,38	8,9	7,5	6,3
Экспорт, млрд долл.	15,4	5,8	58,8	4,24	1,51	0,45
Импорт, млрд долл.	19,7	20,6	55,2	8,70	0,93	0,51

Географическое расположение регионов, их взаимная транспортная доступность однозначно указывают на фатальность сотрудничества провинции Хэйлунцзян и Приморского края. Провинция Хэйлунцзян является также плацдармом для сотрудничества с регионами РДВ провинций Цзилинь и Ляонин, которые развиты мощнее, чем провинция Хэйлунцзян, но также имеют проблемы по взаимодействию с внешним миром.

Через Приморский край осуществляется основная доля товарооборота южных районов РДВ с Китаем, туристическое сотрудничество, обмен студентами и т.п. Хорошее транспортное сообщение, в том числе наличие скоростной железнодорожной магистрали Харбин – Далянь, способствует активному внешнеэкономическому участию и других СВП Китая с районами РДВ с дальнейшим выходом на районы Восточной и Западной Сибири.

Считается, что развитие торгово-экономических отношений между соседними трансграничными регионами обусловлено взаимной выгодой и взаимодополняющими экономиками. Всегда есть ниши для взаимовыгодного сотрудничества, другое дело – в каких областях, каких объёмах и т.д.

При радушных заявлениях с российской стороны, во-первых, необходимо иметь в виду, что фактически Китай не входит в ведущую тройку инвесторов в Приморском крае. Незначительные по абсолютной величине инвестиции китайские предприниматели предпочитают вкладывать в отрасли с быстрым оборотом средств – транспорт и связь, сельское хозяйство, гостиничный и ресторанный бизнес, торговлю.

Во-вторых, СВП Китая – это уже не отсталые агропромышленные районы с неразвитой промышленностью, а достаточно развитые в техническом отношении провинции, экспортирующие машины, оборудование и транспортные средства, электрогенераторные установки, металлы и изделия из них, продукцию лёгкой промышленности. Ситуация за последние 30 лет, годы бездействия России, изменилась.

В-третьих, уже неправильно говорить о дешёвой рабочей силе Китая. Средняя зарплата в Китае в 2017 г. составляла 67 569 юаней в год (10 200 долларов), или 5 630 юаней в месяц (850 долларов) [4]. Следовательно, можно говорить лишь об избытке рабочей силы и т.д.

Сравнение потенциалов провинции Хэйлунцзян и Приморского края не в пользу российского региона. А провинции надо решать продовольственную проблему, проблему экспорта, проблему занятости населения и т.д. Наиболее простой способ – получение доступа к природным ресурсам российского Дальнего Востока (РДВ) и незамерзающим морским портам, особенно портам южных районов Приморского края. Естественно, что в экономическом плане Китай проводит прагматичную политику, основанную, прежде всего, на своих экономических интересах.

Китай понимает, что имеющийся потенциал его экспорта не может быть в достаточном объёме реализован в регионах РДВ, что прежних уступок со стороны России уже не будет, здесь имеется в виду лёгкий доступ к технологиям, земельным, лесным и др. ресурсам. Поэтому его экономическая политика по отношению к трансграничным районам вполне предсказуема, особенно в условиях современного уровня развития региона, к которым относятся:

- слабость современной структуры производства в РДВ, его низкую масштабную технологичность;
- отсутствие масштабных планов создания рабочих мест для специалистов высокой квалификации;
- слабость кооперационного взаимодействия с другими субъектами РДВ;
- наблюдающийся ежегодный отрицательный баланс по населению. За 2017 г. Приморский край потерял ещё 10 000 человек.

- и т.д.

В этих условиях Китаю выгодно:

- во-первых, особо не содействовать развитию регионов РДВ, но в то же время и не отстать от других стран, идущих на сотрудничество с регионом (этим, в частности, объясняется политика инвестирования региона);

- во-вторых, вынуждать регион сотрудничать с провинциями на их условиях, используя трудности и ограничения его развития. В настоящее время это наглядно проявляется по ряду направлений, в том числе по взаимодействию в лесной отрасли, в технологической сфере, путём размещения промышленных производств на территории СВП Китая, да ещё при условиях передачи технологий;

- в-третьих, видя попытки дальневосточных властей активно задействовать Транссиб и морские порты и таким образом получить экономические выгоды, в том числе за счёт создания новых рабочих мест для собственного населения, а не предлагаемой Китаем рабочей силы, КНР быстро создал (в том числе реанимировал) в СВП сеть железных дорог. Это магистрали «Харбин – Далянь», «Харбин – Маньчжурия». Первая содействует решению проблемы экспорта, минуя порты Приморского края, вторая – решению проблемы экспорта провинций в Европу, минуя дальневосточный отрезок Транссиба.

Что можно предоставить в ответ? В первую очередь, остановить отток населения, перестать заниматься «маниловщиной», прекратить обирать регион и т.д. Во-вторых, необходимо чётко разобраться, что может регион производить, кто потребитель, при каких ценовых и прочих условиях и т.д.

И здесь мы возвращаемся к вопросам, что делать и как делать? Недовольство населения Приморского края отразилось и на итогах выборов Президента России – за него отдано более чем на 10% голосов меньше, чем в среднем по России. Это означает, что проводимая федеральным центром социально-экономическая полити-

ка (построены красивые мосты, федеральный университет, создание территорий опережающего развития (ТОР), свободного порта Владивосток и т.п.) не отвечает (или плохо отвечает) насущным интересам жителей Приморского края.

Причины такого отношения на федеральном уровне – в отсутствии здоровой региональной политики, которая заменяется отдельными фрагментами, плохо координированными друг с другом. Это и дальневосточный гектар и т.п. Необходимо чётко понимать, сегодня не XIX век.

На региональном уровне проблемы обусловлены отсутствием комплексной программы социально-экономического развития региона, большими надеждами на эффективное взаимодействие с Китаем и т.п. При этом фактически игнорируется двойственность отношений с Китаем, который реализует свою экономическую политику (некоторые позиции указаны выше).

Общая (основная) проблема – это проблема управления в современных, относительно рыночных условиях с многообразием форм собственности в сочетании с отсутствием надлежащих кадров. Пока не будет создана сбалансированная и скоординированная система управления и соответствующий ей командно-административный корпус, бесполезно надеяться на реальные изменения в социально-экономическом развитии как страны, так и её регионов.

К управлению должны прийти люди, обретшие опыт хозяйственников, имеющие чистые руки, умеющие и заинтересованные работать в рамках системы на любом уровне хозяйственно-территориального развития. И, безусловно, должна быть создана эффективная нормативно-правовая база, соответствующая современным реалиям, учитывающая особенности рыночной экономики России в многообразии форм собственности.

В настоящее время такую систему пытаются нащупать. Президент В.В. Путин использует подсистему «ручного» управления. Внедряется проектное управление, причём объясняется это как нечто новое – инновационное и революционное. И это происходит потому, что за прошедшие 30 лет разрушен весь опыт управления, выбыли из строя управленческие кадры, забыты отечественные работы. Науку переносят в федеральные университеты, преподавателей заставляют быть учёными, а у них (по большинству) нет научной школы, как и у тех, кто взял на себя право разрабатывать регулирующие документы.

На фоне обозначенных проблем управленческого плана, двойственных взаимоотношений с Китаем, продолжающегося оттока населения из региона необходима взвешенная социально-экономическая политика развития РДВ, предусматривающая резкое повышение благосостояния населения и эффективные льготы для бизнеса, действительно стимулирующие его развитие.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Торговля между Россией и Китаем в 2016 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russian-trade.com/reports-and-reviews/2017-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-kitaem-v-2016-g>.
2. Динамика внешней торговли [Электронный ресурс]. – [М.] : Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации, [2017]. – 16 с. – (Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики; вып. 29, сентябрь 2017 г.). – Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/14443.pdf>.
3. Сухих, К. Половину внешней торговли Приморский край ведет с Китаем [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://primpress.ru/article/19634>.
4. Минимальная и средняя зарплата в Китае [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://hochusvalit.com/kitaj/zarplata-v-kitae>.

REFERENCES

1. *Trade between Russia and China in 2016*. Available at: <http://russian-trade.com/reports-and-reviews/2017-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-kitaem-v-2016-g> (accessed 25 February 2018). (In Russian).
2. *Bulletin on current trends in the Russian economy*. Iss. 29, September 2017. Dynamics of foreign trade. Moscow: Analytical Center under the Government of the Russian Federation Publ., 2017. 16 p. Available at: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/14443.pdf> (accessed 25 February 2018). (In Russian).
3. Sukhikh K. *Polovinu vneshnei trgovli Primorskii krai vedet s Kitaem* [Half of foreign trade Primorsky Krai conducts with China]. Available at: <http://primpress.ru/article/19634> (accessed 25 February 2018).
4. *Minimum and average salary in China*. Available at: <http://hochusvalit.com/kitaj/zarplata-v-kitae> (accessed 25 February 2018). (In Russian).