

УДК 334:339.5

Кобылицкий А. Н., к.э.н., доцент,
Дальневосточный государственный университет путей сообщения,
доцент кафедры «Экономика и коммерция» Хабаровск, Российская Федерация,
akobylitsky@mail.ru
akobylitsky@mail.ru
Чжэн Сяо, аспирант
Дальневосточный государственный университет путей сообщения,
кафедры «Экономика и коммерция»,
Хабаровск, Российская Федерация, civy0111@126.com

**АНАЛИЗ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ КИТАЕМ И РОССИЕЙ
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ
ANALYSIS OF CROSS-BORDER COOPERATION BETWEEN CHINA AND RUSSIA IN
THE FAR EAST**

Аннотация. В работе анализируются текущее состояние, модели и пути российско-китайского трансграничного сотрудничества на Дальнем Востоке. Исследование показывает, что Дальний Восток превращается из «энергетического коридора» в «инновационный коридор» благодаря строительству инфраструктуры по модели «центр-периферия» (например, порт Зарубино), институциональным инновациям под руководством правительства (например, механизм «Река Янцзы–Волга») и технологическому расширению возможностей предприятий. В условиях замкнутости обрабатывающей промышленности и отставания цифровизации Россия и Китай стремятся создать трансграничную цепочку добавленной стоимости по принципу «ресурсы-технологии-рынок» за счет внедрения технологий, ориентации на китайские инвестиции и расширения рынка в рамках международных интеграционных объединений. В исследовании предлагаются рекомендации по углублению цифровых торговых платформ, развитию промышленных цепочек СПГ в Арктике и формированию инновационной экосистемы.
Ключевые слова: Дальний Восток; российско-китайское трансграничное сотрудничество; модернизация промышленности; цифровая торговля; Северный морской путь; инновационный коридор

Abstract: This work analyzes the current state, models, and pathways of Russian-Chinese cross-border cooperation in the Far East. The study shows that the Far East is transforming from an "energy corridor" to an "innovation corridor" through the construction of infrastructure based on a center-periphery model (e.g., the Zarubino port), state-led institutional innovations (e.g., the Yangtze-Volga River mechanism), and the technological empowerment of enterprises. With a locked-in low value-added manufacturing industry and lagging digitalization (28% equipment digitalization), Russia and China aim to create a cross-border resource-technology-market value chain. This is achieved through technology adoption, capital and market expansion within the framework of the RCEP. The study recommends deepening digital trade platforms, developing LNG industrial

chains in the Arctic, and fostering an innovation ecosystem.

Key words: Far East; Russian-Chinese cross-border cooperation; industrial modernization; digital trade; Northern Sea Route; in-novation corridor.

Введение

В рамках российско-китайского всеобъемлющего стратегического партнерства обе страны приняли «План развития ключевых направлений экономического сотрудничества на 2024-2030 гг.», в котором Дальний Восток был определен в качестве основной зоны трансграничного сотрудничества. Стратегическое совпадение китайской инициативы «Один пояс, один путь» и российской концепции «Большого Евразийского партнёрства» способствовало превращению Дальнего Востока в экспериментальную площадку для взаимодополнения ресурсов и производственного сотрудничества между двумя странами. В 2023 г. товарооборот между Китаем и Россией превысил 240 млрд долл., из которых на Дальний Восток пришлось 18,7 % от общего объёма или около 44,9 млрд долл. Однако, по данным Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока за 2024 г., добавленная стоимость в обрабатывающей промышленности региона составила лишь 15 % ВВП, что гораздо ниже среднего показателя по стране, который составляет в среднем 21 %, а уровень цифровизации промышленного оборудования составил менее 30 %, в то время как мировой средней показатель составляет 45 %. Такое структурное противоречие между «сильной торговлей и слабой промышленностью» подчеркивает актуальность содействия модернизации промышленности через трансграничное сотрудничество [1,2, 9,10].

В 2023 г. вклад Дальнего Востока в российско-китайскую торговлю увеличился на 127 % по сравнению с 2015 г., что в основном обусловлено экспортом энергоресурсов, на которые приходятся 68 % поставок и сельскохозяйственной продукции, тогда как доля импорта электромеханических и потребительских товаров составила 53 %. Такая модель торговли, основанная на использовании ресурсов, привела к эффекту «голландской болезни», при котором сырьевой сектор вытесняет обрабатывающую промышленность, а недостаток внедрения технологий приводит к её «технологическому застою». В сравнении с промышленными базами Северо-Восточного Китая, где уровень цифровизации оборудования достигает 62 % благодаря международному сотрудничеству, Дальнему Востоку необходимо преодолеть три ключевых барьера:

1. расширение технологических возможностей. Преимущество Китая в области интеллектуального производства, где плотность промышленных роботов составляет 246 ед. на 10 000 чел. (первое место в мире) может восполнить технологический пробел на Дальнем Востоке;

2. движение капитала. Китайский капитал составляет 34 % от общего объёма иностранных инвестиций на Дальнем Востоке, однако необходимо

направить его на отрасли с высокой добавленной стоимостью;

3. расширение рынка. Опираясь на взаимодействие с Всесторонним региональным экономическим партнёрством (ВРЭП), включающим в себя 15 стран численностью населения порядка 3,5 млрд чел., содействовать переходу от «экспорта ресурсов» к «экспорту продукции» [2,6,7].

Согласно прогнозу 2024 г. Института Китая и современной Азии РАН, при реализации технологической модернизации за счёт трансграничного сотрудничества доля добавленной стоимости обрабатывающей промышленности Дальнего Востока вырастет до 25 % к 2030 г., что позволит создать 500 тыс. новых рабочих мест. Эта трансформация является не только экономической задачей, но и геостратегическим выбором – создание трансграничной цепочки добавленной стоимости по принципу «ресурсы-технологии-рынок», что позволит превратить Дальний Восток из «энергетического коридора» в «инновационный коридор» [9,10,11].

Методология исследования

Модель «центр-периферия», разработанная П. Кругманом в 1991 г., подчеркивает роль инвестиций в инфраструктуру как движущей силы концентрации факторов производства. Типичным примером является проект порта Зарубино. После российско-китайских инвестиций в размере 1,2 млрд долл. его пропускная способность увеличилась с 12 млн тонн в 2015 г. до 35 млн тонн в 2023 г. За счет «прямых связей» (концентрации логистических компаний) и «обратных связей» (создания рабочих мест и расширения рынка) ВВП Приморского края вырос на 2,1 %. Связь между портом и международным транспортным коридором «Приморье-1» сформировала модель региональной интеграции «точка-точка», что подтверждает эффект роста от трансграничной инфраструктуры как «полюса роста» [2].

Результаты

1. Модель, ориентированная на правительство: институциональные инновации и стратегическое взаимодействие.

В рамках механизма сотрудничества «Река Янцзы–Волга» было подписано более 50 соглашений на межправительственных платформах, а между городами Волгоград и Чанша был создан логистический и торговый центр для электронной коммерции, обеспечивающий ежедневное таможенное оформление в среднем 1200 посылок. Согласно теории институциональных изменений, правительство сократило время таможенного оформления до 24 часов за счет унификации стандартов, например, налоговой политики в трансграничной электронной торговле, тем самым снизив транзакционные издержки. Успешный опыт включает институционализацию, что предполагает регулярные деловые встречи и инвестиции в инфраструктуру, что направлено на стратегическое взаимодействие между Дальним Востоком России и возрождением Северо-Востока Китая.

2. Модель, ориентированная на бизнес: технологическое обеспечение и ориентация на рынок.

Складской центр AliExpress во Владивостоке, благодаря железнодорожному маршруту Китай–Европа, сократил время доставки с 15 дней до 72 часов. В 2023 г. объем трансграничной электронной торговли на Дальнем Востоке составил 29 % от общего оборота Китая и России. Согласно теории транзакционных издержек (Уильямсон, 1975), компании снижают информационную асимметрию с помощью технологических инноваций, например, блокчейн для отслеживания поставок и умная логистика. Совместное предприятие с «Почтой России» и создание экотерминалов, то есть логистических и платежных компаний способствуют формированию промышленных кластеров электронной коммерции для целей преодоления географических ограничений.

Внедрение новых механизмов сотрудничества и модернизация промышленности включают в себя следующие позиции и рекомендации.

1. Углубление сотрудничества. Продвигать опыт механизма сотрудничества «Река Янцзы–Волга» и создать «Цифровую торговую платформу Дальнего Востока: Китай–Россия», интегрирующую услуги таможенного оформления, оплаты и логистики по примеру сингапурской системы TradeNet, достигнув 90 % электронного документооборота. Расширить расчеты в юанях, внедрить пилотные проекты трансграничных платежей в цифровой валюте и изучить применение смарт-контрактов в области торгового финансирования.

2. Оптимизация отраслевого планирования. Стимулировать участие китайского капитала в модернизации технологий Дальнего Востока: переработка продуктов питания и глубокая переработка древесины. Создать российско-китайский промышленный фонд для поддержки трансграничных кластеров, например, деревообрабатывающих. Использовать потенциал Северного морского пути для создания хранилищ СПГ и развития холодной логистики, а также расширить сотрудничество в сфере добычи ископаемых ресурсов.

3. Развитие инфраструктуры. Содействовать строительству трансграничных железных дорог, например, коридора «Приморье-2». Использовать технологические инновации для решения проблемы различий в ширине железнодорожной колеи: повышать эффективность перевалки грузов или разрабатывать вагоны с изменяемой колеей. Укрепить мощности по перевалке грузов на российско-китайских железнодорожных маршрутах, так как согласно данным Харбинского железнодорожного управления, объем грузоперевозок по трансграничным железным дорогам в 2023 году вырос на 35 % [2-5].

Практические пути и стратегические возможности в рамках ВРЭП

Нулевые таможенные пошлины и правила происхождения в рамках ВРЭП предоставляют возможность интеграции Дальнего Востока в произ-

водственные цепочки Азиатско-Тихоокеанского региона. Китай и Россия могут совместно инициировать создание фонда зелёной промышленности ВРЭП для поддержки низкоуглеродных производственных отраслей, например, водородной энергетики. Содействовать взаимному признанию технических стандартов, чтобы снизить торговые издержки. Обучать и готовить кадры в области трансграничной электронной коммерции и умной логистики посредством программ молодёжных обменов, например, проект Университета Цинхуа «Крылья торговли»), создавая инновационную экосистему «технологии-кадры-рынок» [3,4,6,7].

Обсуждения результатов

В данном исследовании не были подробно рассмотрены долгосрочные последствия конфликта между Россией и Украиной для инвестиционной среды Дальнего Востока. В будущих исследованиях целесообразно, опираясь на методы международной политической экономии, проанализировать сотрудничество в сфере нетрадиционной безопасности в условиях санкций: безопасность энергопроводов, кибербезопасность. Кроме того, заслуживает внимания мультипликативный эффект молодёжных инноваций. Можно использовать теорию «инновационной экосистемы» (Audretsch & Keilbach, 2007), чтобы исследовать механизмы взаимодействия трансграничных инкубаторов и предпринимательских сетей [8-10].

Выводы

Трансграничное сотрудничество между Китаем и Россией на Дальнем Востоке постепенно переходит от торговли ресурсами к промышленной координативности. Благодаря институциональным инновациям, инициированным правительством (например, платформы цифровой торговли), и технологическим возможностям предприятий (например, умная логистика), в сочетании с рыночными возможностями ВРЭП, Дальний Восток имеет потенциал стать «полюсом роста» для интеграции российско-китайского сотрудничества в экономику Азиатско-Тихоокеанского региона. Будущее сотрудничество должно учитывать как стратегическую синергию, так и рыночную эффективность. С помощью «инновационных коридоров» необходимо формировать региональный экономический ландшафт и предложить миру российско-китайскую модель трансграничного сотрудничества, способствующую глобальному устойчивому развитию.

Список литературы

1. Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики: официальный сайт. – Москва. – URL: <https://minvr.gov.ru/activity/infrastrukturnoe-razvitiye-regionov/> (дата обращения: 19.03.2025). – Текст: электронный;
2. Главное таможенное управление КНР. Статистика китайско-российской торговли за 2023 год.

3. Проект Университета Цинхуа «Крылья торговли» (贸易翼). Исследовательский отчёт о китайско-российской трансграничной логистике за 2025 год.

4. Государственный комитет по развитию и реформам КНР. Меморандум о сотрудничестве в сфере трансграничной инфраструктуры между Китаем и Россией (2010).

5. Международная федерация робототехники (IFR). Отчёт по автоматизации в промышленности за 2024 год.

6. Пак С. Всеобъемлющее региональное экономическое партнерство (ВРЭП) без Индии: статус мегаЗСТ утрачен? // Вестник международных организаций. Т. 16. № 2. С. 157–182 (на русском и английском языках). DOI: 10.17323/1996-7845-2021-02-08;

7. Ван, Я. Институциональная конкуренция в АТР и позиция Китая в отношении ВРЭП и ТТП / Я. Ван, А. О. Виноградов // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2022. – Т. 27, № 27. – С. 124-144. – DOI 10.48647/IFES.2022.76.85.023. – EDN HARALF;

8. Кузьмина, В. М. Приоритеты экономического сотрудничества Российской Федерации и Китайской Народной Республики в современных условиях / В. М. Кузьмина, Д. С. Подтуркин // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. – 2022. – Т. 12, № 1. – С. 10-22. – DOI 10.21869/2223-1552-2022-12-1-10-22. – EDN SREQXR.

9. Ма, И. Тенденции современного развития сотрудничества России и Китая в рамках энергетической политики / И. Ма // Экономика и предпринимательство. – 2025. – № 1(174). – С. 202-206. – DOI 10.34925/EIP.2024.174.1.035. – EDN KUMRPY.

10. Ли, С. Предпосылки развития международного социального предпринимательства в дальневосточных регионах России / С. Ли // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. – 2024. – Т. 16, № 1(69). – С. 39-51. – DOI 10.24866/VVSU/2949-1258/2024-1/039-051. – EDN IXNLRD.

11. Институт Китая и современной Азии РАН : официальный сайт. – Москва. – URL: <https://www.iccaras.ru/> (дата обращения: 19.03.2025).