



Экспортно-импортные операции в приграничных регионах Китая и России: пути снижения барьеров

Сюй Сыци, аспирант, кафедра международных экономических отношений, экономический факультет,

Российский университет дружбы народов, Москва, Россия

Аннотация. В последние годы, под влиянием ряда причин геополитического характера, в том числе санкционного давления на Россию и другие страны со стороны недружественных государств, экономические связи между КНР и РФ стремительно развиваются. Наблюдается значительный рост трансграничных товарных потоков. К новым масштабам экспортно-импортных операций нередко оказывается неготовой инфраструктура. Число и пропускная способность железнодорожных, автомобильных, иных пропускных пунктов оказались неадекватными возросшей нагрузке. В очередях на границе участники операций зачастую проводят несколько суток. В ряде приграничных регионов остро не хватает транспортно-логистических мощностей, контейнеров, вагонов, судов, и проч. Есть трудности со страхованием и перестрахованием грузов. Технологии обработки документов и грузов, в том числе цифровые, развиты в приграничных регионах КНР и РФ неодинаково. Механизмы электронной очереди, «единого окна» пока далеки от совершенства – в разной степени, с двух сторон границы. Зачастую они слабо интегрированы между собой. Многочисленные нарекания участников трансграничных операций вызывают графики работы служб, их продуктивность, длительность обработки бумажных документов, их дублирование, избыточность бюрократических процедур. Автор статьи предприняла попытку разграничить экзогенные и эндогенные причины таких явлений, сделав акцент на возможностях приграничных регионов содействовать снижению административных, технологических, иных барьеров.

Эмпирический анализ проведен в двух автономных районах КНР – АР Внутренняя Монголия и Синьцзян-Уйгурский автономный район, и одной провинции КНР. Проанализирована работа пропускных пунктов на границе Амурской области и провинции Хэйлуцзян. На этой основе автор статьи разработала и обосновала нормативную модель развития трансграничных торгово-экономических отношений приграничных регионов, нацеленную на снижение ограничений, барьеров экспортно-импортных операций в приграничных регионах.

Ключевые слова: приграничные регионы; экспортно-импортные операции; барьеры; моделирование.

Export-import operations in the border regions of China and Russia: ways to lower barriers

Xu Siqi, doctor's degree in the Department of International Economic Relations, Faculty of Economics, Peoples Friendship University of Russia, Moscow, Russia

Annotation. In recent years, under the influence of a number of geopolitical reasons, including sanctions pressure on Russia and other countries by unfriendly states, economic ties between China and the Russian Federation are rapidly developing. There is a significant increase in cross-border commodity flows. The infrastructure is often not ready for the new scale of export-import operations. The number and throughput capacity of railway, road, and other checkpoints turned out to be inadequate to the increased workload. Participants in operations often spend several days in queues at the border. In a number of border regions, there is an acute shortage of transport and logistics capacities, containers, wagons, ships, and so on. There are difficulties with insurance and reinsurance of goods. Document and cargo processing technologies, including digital ones, are developed differently in the border regions of the PRC and the Russian Federation. The mechanisms of the electronic queue, the «single window» are still far from perfect - but to a different extent, on each side of the border. Often they are poorly integrated with each other. Numerous complaints from the participants

in cross-border operations are caused by the work schedules of services, their productivity, the duration of processing paper documents, the redundancy of bureaucratic procedures, and the duplication of documents. The author of the article made an attempt to distinguish between exogenous and endogenous causes of such phenomena, focusing on the possibilities of border regions to help reduce administrative, technological, and other barriers. An empirical analysis was carried out in two autonomous regions of the PRC - the Autonomous Republic of Inner Mongolia and the Xinjiang Uygur Autonomous Region. The work of checkpoints on the border of the Amur region of the Russian Federation and Heilongjiang province of China is analyzed. On this basis, the author of the article developed and substantiated a normative model for the development of cross-border trade and economic relations in border regions, aimed at reducing restrictions and barriers to export-import operations in border regions.

Key words: border regions; export-import operations; barriers; modeling.

Введение. С позиций экономики власти любого региона нацелены на количественный и качественный рост, увеличение валового регионального продукта (ВРП), рост числа предприятий разных отраслей, прирост доходов бюджета, развитие инфраструктуры, социальных объектов, и т.п. Приграничные регионы в этом контексте имеют конкурентное преимущество – близость к государственной границе. Граница создает для людей возможности поездок в соседнюю страну, в том числе на работу, или для приобретения товаров. Одной из посылок трансграничного товарного обмена является дифференциация цен и ассортимента по обе стороны границы – это создает стимул для трансграничного предпринимательства. Граница одновременно является барьером на пути людей и товаров. Таможенные и пограничные правила, бюрократические процедуры увеличивают явные и транзакционные издержки участников, повышают риски товарного обмена.

Учеными предложен ряд дефиниций приграничного региона, совпадающих частично. «Приграничный регион сопредельного государства –

его административно-территориальная единица, имеющая общую внешнюю государственную границу с Российской Федерацией» [11].

«..Приграничный регион государства – государственно-территориальное (административно-территориальное) образование государства, границы которого частично совпадают с государственной границей...» – указано в «Модельном законе о приграничном сотрудничестве», который был принят в г. Санкт-Петербурге в октябре 2007 г. на 29-м пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ [10].

Схожее определение дано в словаре русского языка Ефремовой:

1. Расположенный около границы, примыкающий к границе.
2. Происходящий на границе, возле границы [12].

Последнее определение соответствует направленности нашего исследования, так как автора интересуют процессы взаимодействия участников трансграничного оборота, а также «точки» интеграции соседствующих регионов двух стран.

О.Б.Малахова выделяет три уровня приграничья: «Макроуровень – субъекты Федерации, имеющие выход к государственным границам. В настоящее время 51 субъект РФ является приграничным или прибрежным. Мезоуровень приграничья – это административные регионы в составе субъектов Федерации, часть внешних границ которых совпадает с государственной границей. Микроуровень – это приграничная полоса, включающая населенные пункты, непосредственно выходящие на государственную границу. Российские эксперты определяют среднюю ширину этой приграничной полосы в 5 км. Однако в трактовке Всемирной торговой организации полоса приграничной торговли определяется как пятнадцатикилометровая по обе стороны границы» [8].

Такой подход имеет право на существование, но термин «макроуровень», на наш взгляд, не вполне соответствует существу рассматриваемого автором объекта.

А.В. Кузнецов определяет приграничный район как территорию, которая находится на границе между двумя или более государствами и имеет особый статус и условия развития. Он также подчеркивает, что приграничные районы имеют ряд особенностей, таких как высокая миграционная активность населения, экономические связи с соседними странами и т.д. [7].

Методы исследования. Для решения задач исследования нами применены методы сравнения, средних величин, динамических рядов, анкетирования, моделирования.

Математическая модель динамики валового регионального продукта была предложена российским экономистом, лауреатом Нобелевской премии Л.В. Канторовичем в 1960-е годы двадцатого века. Модель основана на предположении, что валовой региональный продукт (ВРП) зависит от нескольких факторов, таких как численность населения, уровень занятости, инвестиции, производство и потребление товаров и услуг. Он также учитывает влияние внешних факторов, таких как инфляция и изменения в налоговой политике. Математическая модель Канторовича позволяет прогнозировать изменение ВРП на основе этих факторов и использовать ее для принятия решений в области экономического развития регионов [5].

Хенк Ван Хоутум предложил модель «процессного» типа (1998): «Модель.. различает разные фазы построения отношений, а именно контакт, привлечение (выбор партнера), взаимодействие (переговоры об условиях), транзакцию (реализация соглашения/контракта) и отношения. Установлено, что факторы сходства и доверия между партнерами являются важнейшими детерминантами успеха трансграничных экономических отношений» [13].

Мы считаем такой подход весьма плодотворным для проведения декомпозиции процессов – к примеру, в рамках постановки задачи для создания программных продуктов, необходимых для регулирования и мониторинга трансграничного сотрудничества. Однако для выявления детерминант развития региональных трансграничных потоков он не подходит.

Широкое распространение получила так называемая «гравитационная модель торговли» [3]. Базовая версия гравитационного уравнения связывает двусторонние торговые потоки положительно с экономическим размером стран и отрицательно с расстоянием между ними. В модель можно включить и другие факторы, влияющие на торговые барьеры, такие как общая граница, общий язык или участие в одном и том же региональном торговом соглашении.

Товарные потоки проявляют прямо пропорциональную зависимость от параметров значимости (число участников, объемы ВВП, и т.п.) и обратную зависимость от расстояния между участниками. Мы солидарны с авторами, которые вводят в эту модель таможенные и иные барьеры, в качестве самостоятельного фактора.

В институциональном контексте в приложения гравитационной модели исследователи включали в основном экономические факторы, такие как тарифы и нетарифные барьеры, но модель позволяет включать и «неэкономические» факторы, такие как культурные различия, различия в религии, языковые (не)сходства, присутствие или отсутствие прежних колониальных связей, различий в технологическом развитии, и т.д. Эта идея успешна с эмпирической точки зрения, и способна показать, что многие экономические явления могут быть эмпирически описаны уравнением «гравитации».

«Гравитационная модель описывает одну из самых устойчивых связей в экономике: взаимодействие между крупными экономическими кластерами сильнее, чем между мелкими, а близлежащие кластеры притягивают друг друга больше, чем удаленные. Экономические факторы, такие как тарифы и нетарифные барьеры, были включены в приложения гравитационной модели, но также были включены и «неэкономические» факторы, такие как культурные различия, различия в религии, языковые (не)сходства, присутствие или отсутствие прежних колониальных связей, институциональных различий, различий в технологическом развитии и т.д. Список приложений длинный, и, что наиболее примечательно, эмпирические тесты показывают, что эта простая идея очень успешна с эмпирической точки зрения и способна показать, что многие

экономические явления в разных местах могут быть эмпирически описаны уравнением гравитации» [4].

Дэвид Б. Картер, Пол Пост (2019) обоснованно утверждают: «...пограничные стены усиливают «пограничные эффекты», которые также могут препятствовать законным трансграничным потокам. ..Используя гравитационную модель торговли, отражающую последние достижения как в экономической теории, так и в эконометрике, мы обнаруживаем, что создание стены связано с сокращением легальных торговых потоков между соседними странами» [6]. По нашему мнению, «гравитационная» модель имеет большой потенциал, но для моделирования развития приграничных регионов она не вполне адекватна – такие регионы соседствуют по умолчанию, следовательно фактор расстояний требует иной интерпретации.

О.Дж.Мартинес в рамках разработанной им модели (1994) рассматривал развитие интеграции приграничных районов как результат эволюции – от дезинтеграции, до полной интеграции [2].

Это рациональный подход – интеграционные процессы соседствующих регионов двух стран, в том числе унификация баз данных, стандартов, программного обеспечения позволяют снизить уровень барьеров, и соответственно, уменьшить явные и неявные издержки участников.

Д.В. Сойлемез в труде «Проницаемость границы и движущие силы трансграничного сотрудничества в приграничном регионе Турции и ЕС» предложил для оценки проницаемости границ выделить несколько групп факторов. «Уровень проницаемости границ может быть измерен с помощью «многомерного индекса проницаемости», который учитывает экономические, социальные, политические и пространственные измерения приграничных регионов. Концепция.. ..воспринимает границу не только как физический проход, но и как пространство. геополитических, социально-пространственных, социокультурных и экономических взаимодействий» [1].

«Для разработки этого индекса после определения моделей типов взаимодействия на приграничных территориях на национальном уровне было

проанализировано всего 23 переменных социальных, политических, экономических и пространственных данных. Джигдем В. Сойлемез предложил следующие переменные «экономической проницаемости»: объем торговли по странам, общий пассажиропоток, пересекающий границы, объемы многонациональных капиталовложений, прямые иностранные инвестиции в приграничные регионы, баланс внешней торговли, типы пограничных «ворот», пунктов, в соответствии с таможенными свойствами, торговые квоты для приграничных городов [1].

Отмечая правомерность построения такой модели, мы отмечаем ряд противоречий, нуждающихся в уточнении. Во-первых, термин «экономическая проницаемость» мы считаем неудачным, требующим уточнения. Во-вторых, в предложенном перечне переменных, на наш взгляд, смешаны признаки результативного и факторного значения. К примеру, торговые квоты – это факторный признак, а объем трансграничной торговли – результативный признак.

Определенной критики заслуживают другие предложения Джигдем В. Сойлемез, в частности – в отношении индикаторов так называемой «социальной проницаемости». Автор предлагает индексировать их «..путем измерения религий и сект сообществ, национальностей и языков по обе стороны приграничья, населения и плотности поселений, расположенных в пределах 50 км и 100 км от границы, а также социальных и культурных услуг» [1]. На наш взгляд, эти предложения нуждаются в серьезном переосмыслении, и корректировке – включая сам термин «социальной проницаемости».

Намного более обоснованными представляются нам предложения Д.В Сойлемез в отношении переменных «пространственной проницаемости», такие как «..естественные и искусственные пороги (реки, озера, заминированные земли), среднее время доступа между населенными пунктами, наличие пересекающих границу дорог разных категорий, их плотность на единицу длины границы, эффективность и взаимодополняемость транспортной инфраструктуры как с автомобильными, так и с железными дорогами».

Последняя группа показателей – «эффективность и взаимодополняемость транспортной инфраструктуры как с автомобильными, так и с железными дорогами», по мнению автора данной статьи, сформулирована недостаточно конкретно.

Тот же автор предложил перечень переменных «политической проницаемости», в том числе «..тип визового режима, строгость пограничной безопасности и ее результаты, местные и центральные обязательства на уровне сообщества по сотрудничеству». Критически оценивая такие предложения, отметим, что значительная часть указанных переменных трудно поддается количественному измерению, и требует субъективной экспертной оценки.

Автор статьи признает перспективность предложенного Д.В. Сойлемез методического подхода, но считает необходимым его существенную корректировку.

Результаты исследования. Одной из задач нашего исследования являлось выявление тенденций изменения экономических показателей приграничных регионов материкового Китая. Автор провела анализ динамики основных показателей двух автономных районов КНР – АР Внутренняя Монголия; Синьцзян-Уйгурский автономный район, и провинции Хэйлунцзян. Выявлен ряд фактов и тенденций.

В 2019-22 гг. отмечено формирование «рынка продавца» логистических услуг, увеличение логистического «плеча», замедление оборачиваемости вагонов, судов, контейнеров, рост товарных запасов, замедление их оборачиваемости, увеличение издержек, повышение цен, тарифов. Отсутствие многих прежних – до введения санкций – игроков рынка транспортных, логистических, страховых, клиринговых услуг привело к возрастанию степени монополизма оставшихся компаний.

Акционерные и частные предприятия в 2021-22 гг. проявляли более высокую гибкость в адаптации к новым условиям работы (политика нулевой терпимости к COVID, и др.), и демонстрируют ускоренный восстановительный рост, по сравнению с предприятиями, контролируемыми государством. В 2021-

22 гг. добавленная стоимость контролируемых государством предприятий возросла на 4,8% в годовом исчислении, акционерные предприятия обеспечили прирост на 6,1%, а частные предприятия – на 8,0%.

Показатели энергоемкости, капиталоемкости, трудоемкости по отраслям регионов существенно различаются; изменение доли каждого вида деятельности в валовом региональном продукте достигается с разными вложениями и затратами. Так, в расчете на один процент доли валового регионального продукта (далее – ВРП), трудоемкость (затраты живого труда) продукции в промышленности заметно ниже, чем в сельском хозяйстве и услугах, а капиталоемкость, напротив, – заметно выше. Результатом этого становится разная потребность в ресурсах, при одинаковом вкладе в рост ВРП, и разные показатели эффективности их использования.

В течение 2021-22 гг. повысилась социальная направленность инвестиционных планов и проектов приграничных регионов. Так, если инвестиции в инфраструктуру провинции Хэйлунцзян увеличились на 4,4% (в среднем за год), то инвестиции в социальный сектор увеличились на 23,4%, в том числе в здравоохранение и социальную деятельность – возросли на 83,2%.

Выявлен интересный факт: в 2019-20 гг. снижение розничных продаж в сельской местности было заметнее в полтора раза, чем в городских поселениях. В 2021-22 гг. более быстрый восстановительный рост также наблюдается в сельских поселениях (прирост 11,4% в среднем за год), чем в городах (8,5% в среднем за год). Эффектом «низкой базы» такие расхождения можно объяснить лишь частично.

Влияние фактора курса национальной валюты на динамику совокупного экспорта в 2014-22 гг. повысилось. Теснота связи между экспортом и курсом юаня – 0,69 за весь период (2005-2022 гг.), и 0,74 в период 2014-22 гг. По шкале Чеддока наблюдаемая сила связи имеет тенденцию усиления – от средней (значение до 0,7) к высокой (значение более 0,7).

Установлено, что наиболее высокая волатильность наблюдается в импортно-экспортных операциях государственных предприятий (от минус

28,3% до плюс 45,6% за два года). Трансграничная микро-торговля проявила наиболее высокую устойчивость (+9,7% прироста) в сложных условиях экономики последнего трехлетия. В 2021-22 гг. восстановительный рост наблюдался по всем направлениям трансграничной торговли, кроме импорта-экспорта обрабатывающей промышленности. Важно, что трансграничные потоки промышленности восстанавливаются намного медленнее, чем торговые.

В ходе проведенного исследования установлено, что в приграничных регионах КНР, в условиях замедления экономики под влиянием COVID, наибольшую устойчивость проявили перевозки водным, железнодорожным, трубопроводным транспортом. Относительно слабую устойчивость проявили перевозки авиацией и автомобильным транспортом.

Автором проведен анализ показателей валового регионального продукта на душу населения (рис.1).

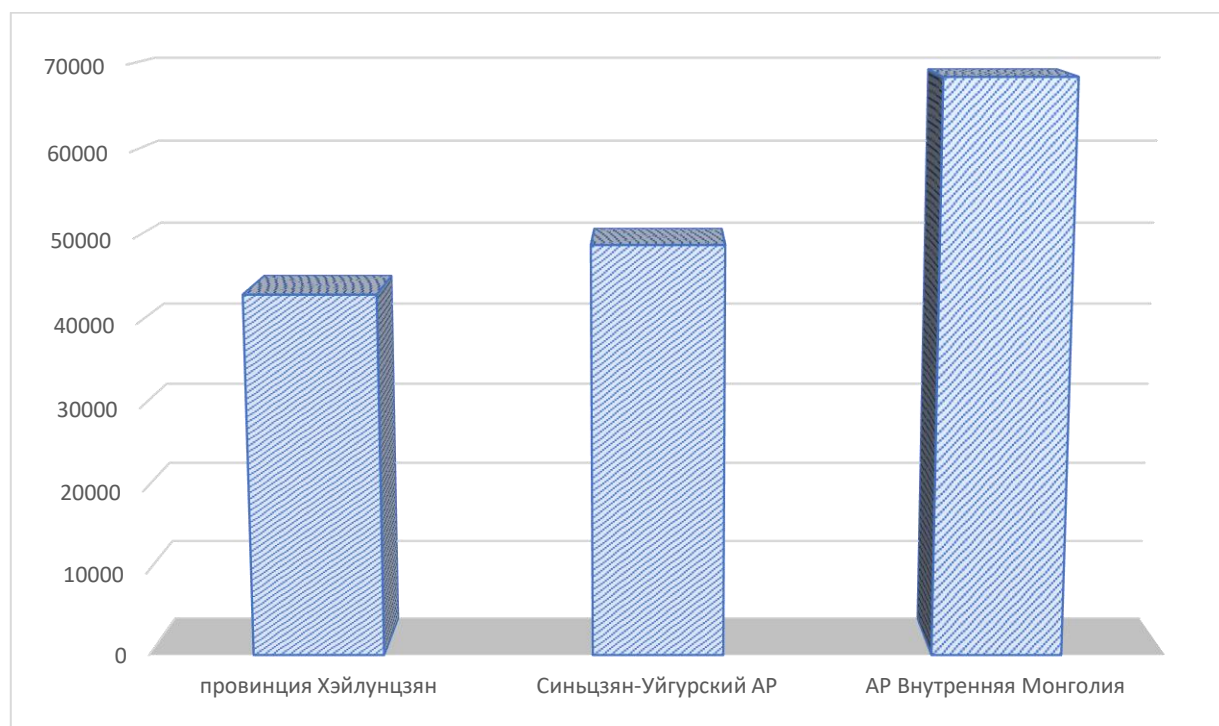


Рис. 1. – Валовой региональный продукт в расчете на душу населения по трем приграничным регионам КНР (2022 г., тысяч юаней)

Медианный показатель по регионам КНР (без учета городов центрального подчинения и специальных административных районов) – около 59 тысяч юаней годового валового продукта в расчете на одного жителя региона. В автономном районе Внутренняя Монголия этот показатель выше медианного показателя на

16%. В провинции Хэйлуцзян отставание от медианного показателя составляет более четверти (– 26,6%); в Синьцзян-Уйгурском автономном районе – 16,8% (с минусом). Отрицательный разрыв отражает влияние ряда объективных факторов, и одновременно свидетельствует о имеющемся потенциале роста, особенно – в провинции Хэйлуцзян.

В ходе исследования установлено, что причины возникновения проблем трансграничного оборота приграничных регионов во многом имеют независимый, экзогенный характер (57,1 баллов из 100), ими невозможно управлять на региональном уровне – необходимо повышать адаптивность управляющей подсистемы приграничных регионов.

Остальные причины трудностей (42,9 баллов из 100) имеют эндогенный характер. Для их устранения необходимо совершенствовать механизмы управления на уровне руководства приграничных регионов.

Одна из задач исследования состояла в установлении актуальных проблем экспортно-импортных трансакций. В провинции Хэйлуцзян имеются четыре контрольно-пропускных пункта (в городах Хэйхэ и Суйфэньхэ, уездах Дуннин и Фуюань), в том числе – на границе с Благовещенском (Амурская область Российской Федерации). На автомобильных пунктах перехода действует электронная очередь, при регистрации в которой представители компании указывают, в том числе, свою контактную информацию, включая адрес электронной почты. В период 01.07.2021 – 01.01.2022 в базе было накоплено 11324 строки. После исключения повторов осталось 7563 записей, по которым автор разослала приглашение менеджерам ответить на вопросы анкет. В ответ получено 1346 писем (17,8%) с заполненными анкетами. Часть из них (92) пришлось исключить, так как респонденты ответили на вопросы неполно. Остальные ответы были обработаны (1254 единицы, или 16,6% начальной выборки). Это малая, ограниченная выборка – она не репрезентативна. Однако для решения практических задач результаты анкетирования могут быть полезны.

Анкета состояла из двух частей:

1) констатация проблем, трудностей при осуществлении трансграничной импортно-экспортной деятельности;

2) перечень причин их возникновения.

В ходе анкетирования участников трансграничных операций автор использовала шкалу удовлетворенности Р.Лайкерта (1932) – пять оценок в диапазоне от «очень хорошо» (5 баллов) – до «очень плохо» (1 балл) [9].

Средний балл по каждому вопросу мы получили, разделив сумму баллов на количество анкет – отдельно для провинции Хэйлунцзян (КНР) и Амурской области РФ.

Таблица 1

Результаты анкетирования респондентов о проблемах и трудностях в трансграничной экспортно-импортной деятельности – часть 1

Проблемы и трудности, связанные с трансграничными операциями	Средний балл	
	в Амурской области	в провинции Хэйлунцзян
1	2	3
Наличие и чёткость работы «единого окна»	1,67	1,10
Длительность ожидания при пересечении границы	1,87	1,55
Доступность, наличие вакантных вагонов, рефрижераторов, контейнеров, судов, и др.	1,23	2,56
Документооборот в электронном виде и длительность ожидания ответов	4,12	2,93
Размер маржи логистических посредников, экспедиторов, агрегаторов	2,71	2,94
Число требуемых документов в бумажном виде, и продолжительность их обработки	3,33	3,04
Длительность перегрузки груза с колеи на колею	2,98	3,11
Загруженность терминалов, портов, железнодорожных станций, и др.	2,11	3,67
Размер ввозных и вывозных пошлин	3,13	3,75
Длина логистического «плеча», маршрутов доставки	2,40	3,87
Оперативность и корректность работы сотрудников на границе	3,44	3,91
Цены перевозчиков, фрахта, страховки, и др.	3,21	4,09

(разработано автором)

Чем ниже средний балл, тем острее проблема, по агрегированному мнению респондентов. Самую низкую оценку – 1,1 (единица соответствует ответу «очень плохо») респонденты определили проблеме «Наличие и чёткость работы «единого окна» в провинции Хэйлунцзян. В Амурской области соответствующая оценка немного выше – 1,87 балла. Эти оценки коррелируют с ответами по

проблеме «Документооборот в электронном виде и длительность ожидания ответов» – 2,93 в провинции Хэйлунцзян, и 4,12 в Амурской области. Таким образом, респонденты считают, что степень цифровизации документооборота заметно выше с российской стороны границы.

Позиция «Число требуемых документов в бумажном виде, и продолжительность их обработки» получила оценку 3,33 в Амурской области, и 3,04 в провинции Хэйлунцзян – близко к нейтральной оценке. С российской стороны границы, следовательно, дело обстоит несколько лучше. Полученные результаты свидетельствуют: перед руководством приграничных регионов, и заинтересованных ведомств, стоят важные задачи в области организации «безбумажного» документооборота, цифровизации трансграничных операций.

Заметный разрыв в оценках наблюдается по позиции «Доступность, наличие вакантных вагонов, рефрижераторов, контейнеров, судов, и др.». Если в провинции Хэйлунцзян средний балл по ней составляет 2,56 (ниже, чем «удовлетворительно»), то в Амурской области – лишь 1,23. Санкции недружественных государств привели к оттоку многих крупных игроков с российского рынка, что во многом обусловило проблему дефицита перевозочных средств, усилило степень монополизации оставшихся участников, повысило силу их рыночной власти. В 2022 г. наблюдался острый дефицит контейнеров – после того, как два крупных оператора контейнерных грузоперевозок отказались работать с Россией. Усилился дефицит мощностей в портах, нехватка балкерного флота, дефицит парка рефрижераторов. Нехватка перевозочных средств, теоретически, должна была привести к ускорению их оборачиваемости, однако задержки, простой транспорта привели к обратному эффекту – замедлению скорости оборота вагонов, судов, контейнеров, и др.

Это нашло свое отражение в ценах услуг. Результаты анкетирования свидетельствуют: цены перевозчиков, фрахта, страховки, и др. (средний балл 3,21 с российской стороны границы, и 4,09 – с китайской стороны) респондентов тревожат меньше, чем ввозные и вывозные пошлины (средний балл соответственно 3,13 и 3,75).

Выявлена важная проблема высокой доли посредников в цене перевозок. При этом нарастает тенденция так называемой «уберизации» грузоперевозок – интенсивный рост электронных бирж перевозок, приложений, интернет-платформ, напрямую связывающих грузоперевозчиков и грузоотправителей. Это позволяет упростить их коммуникации и снизить транзакционные издержки, но маржа агрегаторов высока. Респонденты считают неадекватной долю маржи логистических посредников, экспедиторов, платформ-агрегаторов – это наиболее острая проблема в области цен и ценообразования (средний балл 2,71 и 2,94 – ниже, чем «удовлетворительно»).

В 2022 году в некоторых российских отраслях наблюдалось двукратное увеличение стоимости логистических услуг. Респонденты в свободном комментарии к анкетам отмечают рост ставок фрахта, отсутствие возможности фрахтовать суда третьих лиц из-за того, что нельзя застраховать их и груз, наличие проблем с перестрахованием.

Выявлена одна из наиболее острых проблем, связанная с длительностью ожидания при пересечении границы: средний балл 1,87 в Амурской области; 1,55 – в провинции Хэйлунцзян. «Узкие места» и «пробки» на границе тревожат всех без исключения респондентов. В 2022 г. увеличилось время прохождения границы, в некоторых случаях товар ждет оформления по 4-6 дней из-за большого скопления транспорта. Наряду с снижением числа судозаходов в порты РФ, наблюдается длительный период ожидания выхода судов.

Регионы КНР в 2021-22 гг. вводили дополнительные внутренние ограничения на выдачу и погрузку продукции; частично были перекрыты пути подъезда к производствам; водители не могли заехать на территорию закрытых городов. Из-за ограничений увеличились сроки доставки: если в начале 2022 г. из КНР в Москву грузы можно было доставить в пределах 40 дней, то к концу года сроки нередко составляли до трех месяцев. Самые проблемные товары – грузы, включенные в перечень «опасных», по ним наблюдается больше всего ограничений.

С российской стороны границы средний балл по позиции «Загруженность терминалов, портов, железнодорожных станций, и др.» составил 2,11 (неудовлетворительно), а с китайской стороны – 3,67 (выше середины шкалы).

На погранпереходах из-за очередей – на фоне скопления грузов и дефицита платформ, поданных с российской стороны, – заметно выросли сроки перегрузки с одной колеи на другую. Средний балл респондентов по этой позиции равен 2,98 и 3,11 соответственно.

Одним из следствий санкций и запретов стало увеличение длины логистического «плеча», маршрутов доставки (средний балл 2,40 с российской стороны границы, и 3,87 – с китайской стороны).

Таблица 2

Ранжирование ответов респондентов по вопросу о причинах возникающих на границе проблем – часть 2

Причины	Средний балл
Пандемия COVID-19, запреты и ограничения, с ней связанные	39,24
Санкции США и других стран; эмбарго; юридические, страховые, финансовые проблемы, с ними связанные	14,19
Слабое развитие транспортно-логистической инфраструктуры с российской стороны границы	11,31
Слабое развитие транспортно-логистической инфраструктуры с китайской стороны границы	10,34
Плохая организация работы ведомств, служб, подразделений; несовершенство процедур и регламентов.	9,56
Устаревшие методы и технологии, лишняя бюрократия, слабая цифровизация документооборота	8,23
Коррупция чиновников, персонала.	2,14
Инфляция, изменение курса валют, размера ввозных-вывозных пошли	2,13
Монопольное положение отдельных игроков рынка	1,51
Недостаточная координация работы представителей двух стран на границе, плохая интеграция процессов и технологий	1,23
Иные причины	0,12

(разработано автором)

Если первая часть нашей анкеты была связана с констатацией трудностей участников трансграничных операций, то вторая часть анкеты содержала таблицу, в которой были перечислены причины, предпосылки возникновения проблем. Каждый респондент должен был распределить сто баллов между

позициями, которые он считает важными, значимыми для импортно-экспортной деятельности между КНР и РФ.

Результаты проведенного исследования позволяют сформулировать вывод: наряду с многочисленными экзогенными факторами, торгово-экономические отношения приграничных регионов испытывают влияние ряда управляемых переменных, зависящих от деятельности законодательной и исполнительной власти регионов, в которых осуществляются трансграничные операции товарного обмена.

Соответственно возникает задача разработки модели, нацеленной на снижение административных и иных барьеров трансграничной торговли приграничного региона.

Прескриптивные (нормативные) модели, в отличие от описательных (дескриптивных) нередко применяются для моделирования ожидаемого поведения. Они основаны на правилах или нормах, которые определяют, как должно быть выполнено действие или как должен быть получен результат.

Предлагаемая автором нормативная модель развития трансграничных торгово-экономических отношений приграничных регионов имеет комплексный характер, содержит ряд интегрированных структурных элементов (рис.2).

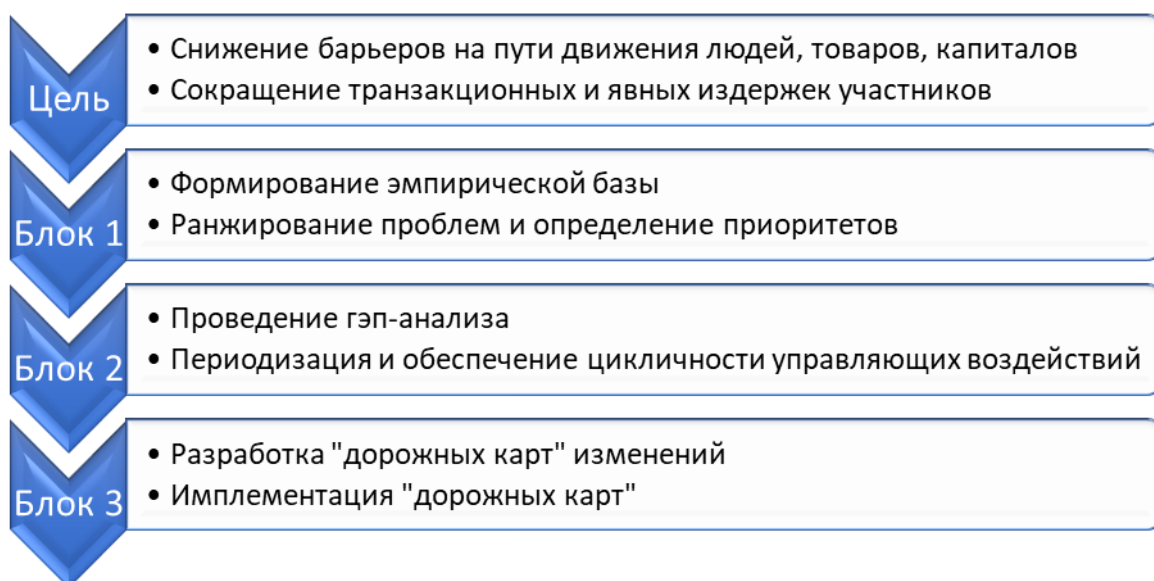


Рис. 2. – Укрупненная структура нормативной модели развития трансграничных торгово-экономических отношений приграничных регионов (разработано автором)

Основная цель моделирования – поэтапное (методом итераций) снижение административных, технологических, иных барьеров на пути движения людей, товаров, капиталов через государственную границу.

Барьеры ресурсного типа – финансовые и прочие – вынесены автором «за скобки» переменной части модели, так как они рассматриваются в качестве ограничений, определяющих диапазон допустимых значений результата, наряду с прямыми административными запретами трансграничного перемещения товаров – такие запреты, к примеру, действовали в КНР в период реализации политики «нулевой терпимости» к COVID-19.

Перечень проблем и трудностей, встречающих участников экспортно-импортной деятельности в приграничных районах, довольно широк. Мы выделили двенадцать таких позиций, получившихся в результате группировки. При высокой степени детализации число подобных позиций будет существенно больше. Мониторинг результативности управленческих воздействий по их преодолению рассчитан как минимум на пятилетие. С этой точки зрения целесообразно оптимизировать число проблем, которые законодательная и исполнительная власть региона намерена решить в течение пятилетия, с разбивкой по годам.

Предлагаемая автором модель предполагает решение этой задачи на базе экспертных оценок ключевых стейкхолдеров. В первоначальной анкете целесообразно перечислить до двадцати проблем и недостатков, которые респонденты должны субъективно ранжировать по степени значимости. Далее диапазон «узких мест» зависит от горизонта планирования: для пятилетия выбор проблем должен быть шире, чем для трехлетия или года. Для обеспечения высокой результативности моделирования в рамках годовых программ автор рекомендует сконцентрировать внимание не более чем на шести барьерах развития экспортно-импортных трансграничных операций.

При оценке эффекта управляющих воздействий со стороны приграничного региона необходимо учитывать прямой и косвенный эффект на уровне:

- а) экономики страны;

б) экономики региона;

в) непосредственных участников трансграничного товарного обмена.

В качестве основного инструмента мониторинга необходимых и достигнутых изменений мы рекомендуем использовать гЭП-анализ (анализ «разрывов») – этот метод наиболее адекватен вектору предложенной модели, так как позволяет последовательно, в рамках каждой итерации, продвигаться «с приближением» к намеченной – измеримой – цели.

Другой, не менее важный инструмент – «дорожные карты» решения проблем, для ключевых стейкхолдеров, включая органы законодательной и исполнительной власти приграничного региона. Разработка и имплементация дорожной карты изменений, в том числе в региональном законодательстве, в подзаконных актах, регламентах таможенной службы, и др., позволит контролировать поэтапную работу, и ее промежуточную результативность.

Выводы и заключение. Предложенная нормативная модель имеет комплексный характер, позволяющий интегрировать усилия многочисленных участников – причем по обе стороны границы. Ее практическое применение позволяет целенаправленно и последовательно преодолевать «узкие места» в организации трансграничных экспортно-импортных сделок, снижая барьеры на пути людей и товаров.

Модель базируется на учете экономических интересов ключевых стейкхолдеров трансграничного обмена. Снижение барьеров обуславливает рост показателя «импэкс-ставки» приграничного региона (доли внешнеторгового оборота в валовом региональном продукте), и вызывает позитивные изменения в связанных отраслях и логистической инфраструктуре региона. Немаловажный результат – рост бюджетных поступлений, как на федеральном, так и на региональном уровне.

Для непосредственных участников экспортно-импортных операций снижение барьеров трансграничного обмена означает ускорение коммерческого цикла, снижение простоев транспорта, более полную загрузку логистических мощностей, повышение отдачи активов. Важен выигрыш по времени

пересечения границы. Все это в совокупности вызывает снижение не только явных, но и имплицитных затрат. Упрощение документооборота, сокращение сроков обработки документов обуславливает снижение транзакционных издержек.

Перспективным направлением исследования в этом контексте является разработка алгоритма гЭП-анализа, что будет предметом дальнейших публикаций автора.

Библиографический список:

1. Söylemez, Cigdem V. Border Permeability and Drivers of Cross-Border Cooperation in the Turkish and Eu Border Region. EBEEC Conference Proceedings. – KnowledgeE. Knepublishing, 2018. DOI: 10.18502/kss.v1i2.649
2. Martinez O. J. Border People. Arizona, – 1994. – P.245
3. Бергейк, Ван, Бракман С. Модель гравитации в международной торговле Достижения и приложения, Издательство Кембриджского университета. 2011. – С.1 – 26. – DOI: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511762109.001>
4. Гил-Пареха, С., Льорка-Виверо, Р., Мартинес-Серрано, Х.А. (2019 г.), «Коррупция и международная торговля: всесторонний анализ с учетом гравитации», Прикладной экономический анализ, – Том. 27 – № 79, – стр. 3-20.
5. Гранберг, А.Г., Суслов, В.И., Суспицын, С.А. Экономико-математические исследования многорегиональных систем // Регион: экономика и социология, – 2008. – №2 – С.120-150.
6. Картер, Дэвид Б., Пост Пол. Торговые барьеры: как пограничные стены влияют на торговые отношения. Cambridge University Press. 2019 – URL: <https://www.cambridge.org/core/journals/international-organization/article/abs/barriers-to-trade-how-border-walls-affect-trade-relations/E9D17E0A62C5FB20F348B392FA9C50DB> / (Дата обращения 12.05.2023). – Текст: электронный.

7. Кузнецов, А.В. Изменение роли приграничных регионов в региональной политике стран ЕС и России / А.В.Кузнецов, О.В.Кузнецова // Балтийский регион. – 2019. – №4. – С. 58-75.

8. Малахова, О.Б. Характеристика и особенности развития приграничных регионов // Интеллектуальный потенциал XXI века: ступени познания, – №7, 2012. – С.43.

9. Малхотра, Нэреш К. Маркетинговые исследования. Практическое руководство. Пер. с англ. – 3-е изд. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2002. – 960 с. – ISBN 5-8459-0357-2.

10. Модельный закон о приграничном сотрудничестве. – URL: <https://official.academic.ru/19281/> (Дата обращения 11.03.2023). – Текст: электронный.

11. Пограничный словарь. – М.: Академия Федеральной ПС РФ. 2002. – URL: <https://border.academic.ru/946/> (Дата обращения 10.04.2023). – Текст: электронный.

12. Современный толковый словарь русского языка Ефремовой. – URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/efremova/225988/> (Дата обращения 07.02.2023). – Текст: электронный.

13. Хенк Ван Хоутум, 1998. Развитие трансграничных экономических отношений между фирмами в приграничных регионах // Материалы конференции ERSA. – Европейская региональная научная ассоциация. Ers98. С.201

References:

1. Söylemez, Cigdem V. Border Permeability and Drivers of Cross-Border Cooperation in the Turkish and Eu Border Region. EBEEC Conference Proceedings. – KnowledgeE. Knepublishing, 2018. DOI: 10.18502/kss.v1i2.649

2. Martinez O. J. Border People. Arizona, – 1994. – P.245

3. Bergeik, Wang, Brackman S. The Gravity Model in International Trade Advances and Applications, Cambridge University Press. 2011. – P.1 – 26. – DOI: <https://doi.org/10.1017/CBO 9780511762109.001>

4. Gil-Pareja, S., Llorca-Vivero, R., Martinez-Serrano, J.A. (2019), «Corruption and International Trade: A Comprehensive Gravity-Related Analysis», Applied Economic Analysis, Vol. 27 – № 79, – pp. 3-20.

5. Granberg, A.G., Suslov, V.I., Suspitsyn, S.A. Economic and mathematical studies of multiregional systems // Region: economics and sociology, – 2008. – № 2 – P.120-150.

6. Carter, David B., Paul Post. Trade Barriers: How Border Walls Affect Trade Relations. Cambridge University Press. 2019 – URL: <https://www.cambridge.org/core/journals/international-organization/article/abs/barriers-to-trade-how-border-walls-affect-trade-relations/E9D17E0A62C5FB20F348B392FA9C50DB> / (Accessed May 12, 2023). – Text: electronic.

7. Kuznetsov, A.V. Changing the role of border regions in the regional policy of the EU countries and Russia / A.V. Kuznetsov, O.V. Kuznetsova // Baltiyskiy region. – 2019. – № 4. – S. 58-75.

8. Malakhova, O.B. Characteristics and features of the development of border regions // Intellectual potential of the XXI century: stages of knowledge, – № 7, 2012. – P.43.

9. Malhotra, Neresh K. Marketing research. Practical guide. Per. from English. – 3rd ed. – M.: Williams Publishing House, 2002. –960 p. – ISBN 5-8459-0357-2.

10. Model law on cross-border cooperation. – URL: <https://official.academic.ru/19281/> (Accessed 03/11/2023). – Text: electronic.

11. Border dictionary. – M.: Academy of the Federal PS of the Russian Federation. 2002. – URL: <https://border.academic.ru/946/> (Accessed 10.04.2023). – Text: electronic.

12. Modern explanatory dictionary of the Russian language Efremova. – URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/efremova/225988/> (Accessed 07.02.2023). – Text: electronic.

13. Henk Van Houtum, 1998. Development of cross-border economic relations between firms in border regions // Proceedings of the ERSA conference. – European Regional Scientific Association. Ersa98. – p.201

Для цитирования: Сюй Сыци, Экспортно-импортные операции в приграничных регионах Китая и России: пути снижения барьеров/ Российский экономический интернет-журнал. – 2023. – № 2. URL:
© Сюй Сыци, Российский экономический интернет-журнал 2023, № 2.