**ОГЛАВЛЕНИЕ**

Введение 2

1.Проблемы и перспективы экономического

сотрудничества России и Китая. . 3

2.Логистическая составляющая. 14

 2.1. Море: долго,но надежно…………………………………………………15 2.2. Железная дорога: очень беспокойный маршрут……………………….16

 2.3.Таможня предупреждает………………………………………………….19

3.Русский шлагбаум 21

4.Россия станет сырьевым придатком Китая. 27

Заключение 29

Список использованных источников 31

**ВВЕДЕНИЕ**

|  |
| --- |
| Все больше российских предпринимателей, занимающихся внешнеэкономической деятельностью, обращают свои взоры на Китай. Такое положение вещей неудивительно, ведь КНР лидер на мировом рынке по многим категориям товаров. Спектр, предлагаемой продукции достаточно широк от товаров легкой промышленности, до высокотехнологичного оборудования.Многие крупные транснациональные корпорации производят свою продукцию на территории Китая, инвестируя ощутимые средства в китайские заводы и фабрики, они тем самым выигрывают, используя дешевую рабочую силу. Тем не менее, доверяя контроль на таких предприятиях штату своих профессионалов: технологов, инженеров, менеджеров и т.д. Также в КНР имеется ряд заводов и фабрик, ориентированных на производство продукции для внешнего рынка. Это как маленькие цеха, производящие ограниченное число товаров, так и средние и крупные предприятия с огромными производственными площадями и большими оборотами. Что можно сказать о качестве, не секрет что у российского потребителя сформировалось некоторое предубеждение к товарам, производимым в Китае. Во многом сам потребитель способствовал ввозу некачественной продукции, спрос, как говорится, рождает предложение. Хотя, конечно, ситуация намного улучшилась, ныне в чести спрос на качество, как следствие российские бизнесмены стремятся сотрудничать с китайским производителем, у которого на предприятии применяется своя система проверки качества, производимой продукции. Также нужно отметить универсальность китайских производителей, на их предприятиях можно изготовить любое изделие, в рамках производственной направленности, стоит только показать образец требуемой продукции.Торговля между Россией и Китаем активно расширяется и углубляется с каждым годом. Китайская продукция сегодня успешно завоевывает российский рынок, однако при попытках напрямую сотрудничать с производителями из КНР отечественные компании неизбежно сталкиваются с рядом проблем. В торговле с Китаем традиционно существует своя специфика. Несмотря на явное совершенствование технологий и повышение квалификации рабочих, острыми вопросами остаются проблема качества и сроки производства, часто не соответствующие позициям, зафиксированным в деловых контрактах. |

Выбор данной курсовой работе актуален, так как предполагает раскрытие развития китайско-российских отношений, увеличения роли Китая во внешнеторговой деятельности с РФ, так как КНР уже вышла на второе после Германии место по товарообороту. Для этого решаем следующие задачи:

* проблемы и перспективы экономического сотрудничества
* логистические проблемы работы с КНР
* новая программа сотрудничества

**1.Проблемы и перспективы экономического сотрудничества России и Китая**

Экономические отношения между РФ и КНР, следует отнести к сложным, неоднозначным, до конца нерешенным проблемам российско-китайских отношений на современном этапе. Их развитие за последние годы было теснейшим образом связано с качественными сдвигами как в  развитии наших двух стран, так и с изменениями международной ситуации и вызовами времени. Преодолев многие проблемы, долгие годы мешающие налаживанию нормальных связей наших двух стран, лидеры РФ и КНР в конечном счете пришли к выводу о необходимости развивать отношения равноправного доверительного партнерства, направленного на стратегическое взаимодействие в  XXI веке. Эта фундаментальная парадигма о стратегическом взаимодействии и соразвитии была зафиксирована в Договоре о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Россией и Китаем, подписанном в июле 2001 г. на 20 лет.

В основе партнерства РФ и КНР на современном этапе лежат их глобально-стратегические интересы. В настоящее время бурно развивающийся Китай (3-е место в мире по объемам ВВП и внешней торговли, 1-е – по масштабам золотовалютных резервов) позиционирует себя как сила, набирающая глобальную значимость. Он ищет равноправного сотрудничества с мировым сообществом в поддержании глобальной и региональной стабильности. В этом плане стратегическое партнерство с Россией помогает Китаю обеспечивать свое развитие в региональном и глобальном масштабах и противодействовать вызовам Запада позиционированию Китая в мире.

В свою очередь Россия после распада СССР свою экономическую и финансовую слабость пытается компенсировать за счет активного выхода на мировые и региональные рынки энергоресурсов и за счет поддержания своего имиджа как второй в мире ракетно-ядерной державы. Она позиционирует себя как глобальная держава, заявляющая о своем праве иметь собственное слово в вопросах построения новой мировой архитектуры и собственную зону интересов. В этом плане одним из самых слабых звеньев российской геополитики был Азиатско-Тихоокеанский регион, ставший одной из важнейших составляющих мирового сообщества, в котором Россия, к сожалению, пока занимает маргинальные позиции (крайне низкий уровень экономического, а наряду с этим и политического присутствия).

В то же время изменения, вызванные крушением биполярного мира и возросшей значимостью отношений на региональном уровне, обусловили необходимость для России найти новое место в АТР, и в особенности в Северо-Восточной Азии, представляющих сферу жизненно важных интересов для России. Национальным интересам России, подчеркивалось в Концепции национальной безопасности РФ от 17 декабря 1997 г., отвечает развитие диалога и всестороннего сотрудничества со странами АТР.

В настоящее время восточное направление внешней политики и внешнеэкономической деятельности приобрело для России важное самостоятельное значение. Прорыв в азиатско-тихоокеанском направлении связан для России прежде всего с перспективами ее долгосрочного сотрудничества с КНР. Выход России на стратегическое партнерство с Китаем – одно из немногих серьезных внешнеполитических успехов РФ за последние годы. Этому направлению нашей внешней политики не должно и не может быть альтернативы, хотя вполне естественна адаптация к меняющимся внешнеполитическим и внешнеэкономическим условиям.

Совпадение, сходство и резонансность коренных национальных интересов наших двух стран может стать одним из главных факторов экономического развития России, особенно ее восточных регионов, и укрепления ее международных позиций. В такой же мере это относится и к КНР. Китай является оптимальным партнером для российского Дальнего Востока по многим показателям: наличие взаимодополняемости экономик – энергоресурсы, тяжелая промышленность, наукоемкие отрасли и добывающая промышленность – у России, легкая промышленность, наличие избыточной рабочей силы, значительный объем валютных резервов – у КНР.

В поисках своего нового места в АТР Россия стремится усилить свое экономическое присутствие в регионе. Это связано, в частности, с огромным ресурсным потенциалом его российской части, который (потенциал) может стать генератором экономического продвижения России в этот регион.

Прорывом в этом направлении стало заключение энергетического союза между Россией и Китаем в марте 2006 г. (речь идет о строительстве грандиозных веток газо- и нефтепроводов из Восточной и Западной Сибири в Китай). Китай получает возможность решать свои энергетические проблемы. Россия, в свою очередь, выстраивая своего рода энергетический мост через Китай в Азиатско-Тихоокеанский регион, получает реальный шанс равномерно распределять свои транзитные и потребительские риски и продвинуть развитие своих сибирских и дальневосточных регионов. (Пока же до 85% нашей экспортной нефти идет в Европу.)

В настоящее время для Китая особое значение имеет обеспечение энергетической безопасности, диверсификация источников поступления в страну энергоресурсов за счет активизации северного (российского) направления. С учетом возможных трудностей в области раздела потоков мировых энергоресурсов эта задача особенно важна для КНР. Ослабляющим энергетическую безопасность страны китайские аналитики считают тот факт, что 70% поставок в Китай сырой нефти идет из нестабильных регионов Ближнего Востока и Африки. В этой связи на Россию возлагаются самые большие надежды – довести российский нефтяной поток в Китай до 20% всей импортируемой в КНР сырой нефти с перспективой возрастания этого объема. Важно, что китайская сторона считает характер этого направления стабильным и надежным.

В 2006 г. Россия поставила Китаю почти 16 млн т сырой нефти. Пока эти поставки идут по железной дороге (между нашими странами пока нет трубопровода). Когда заработает нефтепровод от Сковордино до Дацина, объем поставок сырой нефти из России в Китай может удвоиться и возрасти до 30 млн т в год. Кроме того китайцы выражают желание вкладывать деньги в разработку нефтяных месторождений в Россию, сотрудничать и в деле переработки у себя нефти, и в области распределения нефтепродуктов. Не исключено, что именно с этим направлением будет  связан возможный рост китайских инвестиций в экономику РФ. Правда, Ковыктинское месторождение, которое могло бы стать основой для формирования канала экспорта природного газа в Китай, пока заморожено в связи с разногласиями по цене поставок.

Разумеется, нельзя закрывать глаза на то, что за последние 15 лет соотношение экономических потенциалов наших двух стран существенно изменилось в пользу Китая. Если исключить из сравнительного анализа производство углеводородного топлива, где наше преимущество огромно (скажем, нефти мы добываем в 2,5 раза больше, чем КНР; газа – в 11 раз больше), если также не касаться нашего преимущества в производстве вооружения, в области атомной энергетики, ракетной и авиационной техники, сравнение многих других областей экономики окажется не в нашу пользу. Например, в Китае угля добывают  в 7 раз больше, чем в России, электроэнергии производят в 3 раза больше, стали выплавляют в 6 раз больше, а станков производят в 100 раз больше, чем в РФ!

Естественно, разрыв в экономической мощи и смена ролей в российско-китайском обмене продукцией новых и высоких технологий больно бьет по нашему самолюбию и является определенным вызовом России, по крайней мере ее производителям. Естественным российским ответом на этот серьезный вызов может и должно стать только наше развитие – и экономическое, и научно-техническое.

Конечно, Китай не простой, а порой трудный партнер. И проблем в наших российско-китайских взаимоотношениях вполне достаточно. Хотелось бы обозначить некоторые из них.

 Одна из серьезнейших проблем нашего партнерства  -  определенный, если не сказать более  -  серьезный дисбаланс между политическими и торгово-экономическими связями наших двух стран. Например, у Китая в отношениях с Японией, по их выражению,  -  «холодная политика, но горячая экономика». У нас же в отношениях с КНР  -  «горячая политика, но холодная экономика». Торговля между Китаем и Россией к 2008 г. приблизилась к 50 млрд долл., к 2010 г. она может подняться до 60-80 млрд. Но пока это – в три с лишним раза меньше сегодняшнего товарооборота Китая с Республикой Корея!  К тому же во второй половине 2007 г. наше положительное сальдо в торговле с Китаем свелось к нулю - экспорт КНР в РФ вырос на 80%, а российский в Китай только на 12%. По итогам года импорт товаров из КНР впервые превысил наш экспорт в Китай.  В области внешней торговли Китай для нас второй партнер (после Германии), а Россия для Китая  -  девятый по объему товарооборота (всего 2% во внешней торговле КНР). К тому же существует очень острая проблема криминализации наших экономических связей (особенно на Дальнем Востоке). Часть китайского экспорта в Россию фактически оказывается контрабандой (так называемая «серая растаможка» по некоторым оценкам достигает 2 млрд долл. США ежегодно).  Китайцы по своей природе довольно законопослушные, но при одном условии  -  если чиновники не продажны. В противном случае и рыбу можно ловить на чужой стороне, и лес незаконно вывозить через границу. Не кому иному, а нам в первую очередь нужны таможенники типа Верещагина - героя кинофильма «Белое солнце пустыни».

Конечно, России следовало бы увеличить поставки в Китай товаров с высокой добавленной стоимостью. Об этом недвусмысленно говорил В.В.Путину китайский лидер Ху Цзиньтао, намекая, чтобы мы начали, наконец, производить товары с высокой конкурентной способностью. А пока главными статьями нашего экспорта в КНР остаются нефть, химические удобрения, лес-кругляк (в Китае он превращается в палочки для еды, высококачественную мебель и пр.  -  в результате леса в Читинской области практически исчезли (осталось 10%), в том числе с «помощью» китайцев). Понятно, что такая структура торговли не отвечает стратегическим интересам России. Нам необходимо  переходить к экономической кооперации, высокотехнологичному научному обмену, активизировать инвестиционное сотрудничество, развивать банковскую инфраструктуру. Сегодня объем китайских инвестиций в России  -  порядка 1 млрд долл. Их доля в приграничных районах РФ  -  всего 3% от всех иностранных инвестиций в этом регионе России. Но ведь известно, что только в 2001 – 2005 гг. китайские инвестиции за рубежом составили 18,5 млрд долл. США. Возникает вопрос – в Китае иссякает инвестиционный интерес к России? Можно надеяться, что состоявшийся в мае 2008 г. визит нового Президента РФ Д.Медведева в Китай – первый после его избрания визит в дальнее зарубежье - снимет этот вопрос и стимулирует дальнейший прогресс в развитии наших отношений. Стороны договорились о сотрудничестве в области космоса, атомной энергетики, авиатехнологии, о помощи КНР в обогащении урана. К 2020 г. китайская сторона обещает увеличить размер инвестиций в РФ до 12 млрд долл.

Серьезным пробелом в российско-китайском сотрудничестве является научно-техническая сфера. Ныне, к сожалению, экономическая и научно-техническая составляющая российско-китайского сотрудничества составляет, при всей ее важности, лишь 1/7 объемов китайско-американского сотрудничества. Создание совместных технопарков, совместных НИОКР продвигается крайне медленно. В России в сознании определенных кругов сохраняется предвзятость в отношении Китая, недооценка значения сотрудничества с КНР; в Китае, в свою очередь, недооценка интеллектуального потенциала России, ориентация на взаимодействие с нами прежде всего в тех областях, где США и Запад в целом не желает сотрудничать с Китаем.

Пока экономики России и Китая практически не соприкасаются на мировом рынке  -  мы не конкурируем друг с другом (кроме металла). Правда, некоторые политологи уже сегодня начали задумываться над перспективой, когда политический задел российско-китайского партнерства будет насыщаться экономической парадигмой (т.е. как повлияет на наши политические отношения с КНР возможная конкуренция с китайцами на мировых рынках).

В конце 1990-х гг. – начале ХХ века стратегическое партнерство России и Китая в основном сформировалось как вызов глобальной американской гегемонии. Это было отчасти вынужденное сближение двух более слабых государств для противодействия более сильному. Однако по мере роста их совокупной мощи и достижения декларируемой обеими странами многополярности роли РФ и КНР в мире вполне могут приобрести конкурентный и даже соперничающий окрас.

Гипотетически нельзя исключить в краткосрочной перспективе появления в российско-китайских отношениях отдельных конфронтационных элементов. Необходимо учитывать, что определенная часть китайской элиты традиционно настроена по отношению к России достаточно сдержанно, а иногда и недружелюбно. В случае отсутствия глубокого понимания и доверия между руководством и значительной частью населения обеих стран внезапное обострение противоречий по какому-либо нерешенному или не до конца решенному вопросу может оказаться чреватым всплеском необоснованных антироссийских настроений в Китае и антикитайских – в России. Например, на саммите ШОС в августе 2007 г. в Бишкеке выяснилось, что стороны не вполне симметрично смотрят на основные задачи организации: Председатель КНР Ху Цзиньтао делал упор на экономическое сотрудничество; В.В.Путин ключевой задачей организации назвал укрепление безопасности.

Нельзя исключить, что определенные круги российской политико-экономической элиты весьма сдержанно относятся к экономической активности китайских кругов в центрально-азиатском регионе (то есть в бывших советских республиках). В свою очередь неожиданное для китайской стороны решение российского руководства изменить трассу нефтепровода из Западной и Восточной Сибири и довести его до побережья Тихого океана (до Находки), правда, с ответвлением в Северо-Восточный Китай (на Дацин) (первоначальный вариант нацеливал трубу только на Северо-Восток КНР)  вызвало, мягко говоря, определенное недоумение  в Пекине (точнее - как менее соответствующее интересам Китая). Некоторые круги в КНР (кстати, болезненно воспринявшие арест главы «ЮКОСа» Ходорковского, который был активным сторонником дацинского направления нашего нефтепровода) даже рассматривали это решение Москвы как «движение в фарватере Вашингтона и Токио».

Взаимодействие с таким неоднозначным партнером как Китай, безусловно, требует учитывать особенности китайской национальной психологии, чрезмерно развитую реактивность на любую попытку ущемить  национальное достоинство и самостоятельность страны, во всяком случае, проявляя уважение к партнеру, заранее предупреждать его о возможных коррективах реализуемого курса.

В нынешних российско-китайских отношениях встает и острая проблема геоэкономического тяготения. Россия и Китай нужны друг другу. Но как поддержать политический паритет с Китаем и постараться не оказаться его младшим партнером или сырьевым придатком? Между тем, некоторые политологи не исключают такую перспективу для России.

Сегодня у наших двух стран нет выбора: жить или не жить в глобальном мире? – современный мир уже глобален, и Россия и Китай стали его глобальными игроками. По справедливому мнению китайских политологов, глобализация – это объективный процесс развития мировой экономики, в котором проявляется международное разделение труда. В связи с изменением за последние 15 лет соотношения экономической мощи двух стран в пользу Китая нельзя исключить, что у некоторых российских политологов может возникнуть  вопрос, связанный с подозрением о возможности проявления в подходах Китая, в том числе и к нашей стране, элементов «национального эгоизма» или «экономического национализма», о которых говорил российский президент Дмитрий Медведев на Петербургском экономическом форуме в июне 2008 г. Но ведь на эту проблему можно посмотреть и с другой стороны - пример бурно развивающегося Китая может и должен стать мощным стимулом для  активного экономического роста России. Весь вопрос в том – как этот пример будет реализован в наших программах инновационного развития, которые мы, кстати, как и китайцы, стали выстраивать  до 2020 года. Уж не стоит ли за этим некоторая российско-китайская соревновательная модель соразвития?

Один из важнейших приоритетов для России – модернизация ее восточных регионов. Нельзя исключить, что если наш Дальний Восток и Сибирь будут все больше отставать от соседа-гиганта, то изменение баланса сил в регионе может привести к дестабилизации и даже конфликтам. Но освоение нашего Востока с помощью людей из Восточной Азии (прежде всего из Китая) – большой и неоднозначный вопрос для нас. России очень нужна китайская рабочая сила. Но у нас многие боятся, что китайские рабочие осядут на наших территориях, создадут анклавы и может возникнуть    вопрос типа косовского в Сербии. Известно, что нам, россиянам, присущ свой окрас  восприятия приезжих из-за границы чужаков и определенные опасения на их счет. Всего в России (по мнению китайских специалистов) насчитывается около 370 тыс. китайцев (в том числе в Сибири и на Дальнем Востоке – до 200 тыс.). По данным ФМС РФ у нас в стране зарегистрировано около 300 тыс. граждан КНР. По экспертным оценкам, только нелегалов больше двух миллионов. Правда, очевидно, где-то посередине? В вузах России сегодня учится несколько десятков тысяч китайских студентов. После возвращения на родину они занимают важные государственные должности, вступают в КПК.

Естественна необходимость упорядочения притока китайской рабочей силы на контрактных основах, например, для возделывания сельскохозяйственных угодий, строительства российских дорог, как шоссейных, так и железных. А строить скоростные шоссе и железнодорожные магистрали китайцы научились отменно. Например, при строительстве  железной дороги, прорубленной в горах к столице Тибета Лхасе (магистраль вступила в строй в 2007 г.), преодолевались перевалы на высоте 5 км. При этом стоит отметить, что экспорт рабочих рук в Китае находится в компетенции государства. На этом специализируются лицензированные рекрутерские фирмы. Опыт такого рода насчитывает почти столетие. Напомним, что еще в годы Первой мировой войны 150-тысячный китайский трудовой отряд строил Мурманск, мурманский порт и стратегическую железнодорожную ветку до Петрограда. С ростом потребности России в дополнительной рабочей силе рекрутерство в Китае стало важной частью государственной политики. При этом необходимо принимать во внимание, что китайцы на территории России как правило не желают принимать российское гражданство со всеми вытекающими отсюда обязанностями. Они  предпочитают селиться компактно (это в традиции у китайцев -  жить на чужбине рядом друг с другом), создавая анклавы на нашей территории, что часто становится раздражающим фактором для местных жителей, мешая им сохранить по отношению к чужакам дружелюбный нейтралитет. Конечно, если не допускать появления таких анклавов и нарушения китайскими гражданами российских административных и хозяйственных норм, вполне возможно сформировать отношения, которые будут удовлетворять Россию и с которыми придется считаться китайской стороне.

Неоднозначно воспринимается в определенных кругах России и проблема экономического и политического возвышения Китая, что вызывает определенную настороженность, а иногда и негативное отношение к этому процессу. Сказывается определенный психологический дискомфорт у части российского общества от различия в масштабах населения и экономики двух стран, боязни превращения России в сырьевой придаток Китая, возобновление с его стороны территориального спора с Россией и т.п.

Вхождение в процесс глобализации, по мнению китайских политологов, сопряжен как с положительными, так и с отрицательными моментами. И Россия, и Китай должны извлекать  для себя пользу, войдя в мир глобализации. Кстати, китайские политологи ничего страшного не видят в том, что Россия стала крупной сырьевой державой. «Что в этом плохого, - восклицал в беседе с нами видный китайский политолог Ли Фэнлинь. – Накапливайте средства и вкладывайте в инновации. Главное, чтобы народу стало лучше жить».

 Конечно, в настоящее время зависимость Китая от поставок энергоресурсов чрезвычайно возросла. Многие политологи считают, что модернизация Китая до сих пор базировалась на расточительной модели. Зависимость КНР от нефти к 2010 г. может составить 60%, а в дальнейшем дойти и до 70%, не говоря уже о древесине и природном газе. Сегодня Китай готов сотрудничать в плане нефтепоставок даже с теми странами, которые числятся у США в списке «изгоев» (в частности, с Ираном). Конечно, в этой связи у России может возникнуть  соблазн  -  сделать ставку на свое ресурсное богатство и на растущую зависимость Китая от ее энерго- и иных ресурсов. Но зависимость всегда порождает некомфортное состояние души и скрытую тягу к сопротивлению. Следует иметь в виду, что за последние годы КНР предпринимает серьезные усилия для диверсификации поставок нефти (за счет Анголы, Венесуэлы, Казахстана).

Представления, бытующие в сознании части россиян о «китайской угрозе» и в сознании части китайцев о «российских территориальных захватах», к сожалению подпитывают существующую проблему культурного дисбаланса.  Знания большинства россиян о Китае или китайцев о России пока чрезвычайно ограничены. Духовные связи между народами наших двух стран сегодня сведены к минимуму. Чрезвычайно сужена и сфера гуманитарного обмена. Естественно, необходим более широкий общественный и культурный обмен информацией и людьми между нашими странами, а это задача не одного поколения.

 К сожалению, и сегодня негативную роль в формировании отрицательных «образов» наших стран и народов продолжают играть некоторые публикации в средствах массовой информации как российских, так и китайских. В КНР, например, до сих пор издаются буклеты с картами территорий бывших китайских империй, владения которых, якобы, заходили в нашу Сибирь и на наш Дальний Восток, выпускаются книги о «войнах Китая с Советским Союзом», где, в частности, повествуется о событиях на о. Даманский, естественно, в китайской интерпретации (кстати, на самом о. Даманский в настоящее время функционирует китайский музей «боевой славы») . Следует при этом иметь в виду, что сегодня в Китае нет частных издательств, все издательства государственные.

В настоящее время в КНР имеют возможность проявлять себя антироссийски- и прозападно настроенные силы, которые пользуются тем, что с уходом из жизни людей старших поколений постепенно «выдыхается» традиционная дружба между гражданами России и Китая. К сожалению, китайская молодежь, в значительной мере ориентированная на Запад, не наследует дружеских чувств к России. В этой ситуации искусственно раздуваемая взаимная неприязнь между россиянами и китайцами, взаимное недоверие при неблагоприятном развитии ситуации может превратиться в конфронтацию.

Отметим в этой связи, что попытки разыграть в отношениях с Россией «китайскую карту», напугать нас «китайской угрозой» достаточно активно предпринимаются сегодня американскими политологами. В частности, один из их видных представителей Збигнев Бжезинский в мае 2008 г. заявил на VII Евразийском медиафоруме в Алма-Ате буквально следующее: «Старший брат» в лице России завидует экономическим успехам Китая. «Младший» в лице КНР не может смириться с тем, что Россия обладает огромными ресурсами и территорией и, несмотря на поражение в холодной войне, по-прежнему  остается глобальным мировым игроком. Стремясь поссорить Москву с Пекином, этот мастер политических интриг, с удовольствием наступая на наши больные мозоли, как проблемы российского Дальнего Востока, предсказывал неизбежный, по его мнению, экономический и территориальный конфликт между Россией и Китаем, грозящий серьезными последствиями для мирового сообщества. Тезис не новый, но, к сожалению, имеющий сторонников и среди некоторых российских политологов.

И, наконец, проблема дефицита доверия и недостаток взаимопонимания между народами двух стран. По мнению китайских коллег, характер этого недоверия и недопонимания многообразен, как многообразно как российское, так и китайское общество. Они считают, что многие люди в России не знают, не понимают китайские обычаи и привычки. Безусловно, здесь сказываются трудности культурной адаптации, языковые, психологические и иные барьеры. Не увеличивает степень доверия и тот факт, что между Россией и Китаем после демаркации государственной границы на всем ее протяжении и решения всех спорных территориальных вопросов пока не подписан новый Договор о границе (взамен всех ранее существовавших российско-китайских договоров XVII-XX вв., большинство из которых многие в Китае по-прежнему считают «неравноправными»).

Нашим народам необходимо преодолевать инерционный негативный менталитет в восприятии друг друга. Нынешние образы России в Китае и Китая в России все еще сохраняют в массовом сознании дефиниции прошлого. К сожалению, конфликтная среда 60 – 70-х годов ХХ века пока не ушла из памяти поколений:  стереотипы массового сознания меняются не так быстро, как политическая ситуация. Необходимо увеличивать масштабы нашего общения, развивать туризм, студенческий и научный обмен  и т.д. Проведение в 2006 – 2007 гг. Года России в Китае и Года Китая в России – чрезвычайно своевременное и полезное для углубления взаимопонимания двух народов мероприятие,  но безусловно   нуждающееся в продолжении и развитии.

Естественно, стратегическое партнерство России и Китая следует рассматривать сквозь призму долгосрочных национальных интересов обеих стран. Для каждой из сторон необходимо внятное понимание проблемы  -  что есть Китай для России и что есть Россия для Китая, какое место мы будем занимать во внутренней и внешней политике друг друга. России и сегодня, и в будущем придется иметь дело с Китаем, а Китаю – с Россией. Партнера всегда придется воспринимать таким, каков он есть.

Говоря о перспективах российско-китайского партнерства, гипотетически нельзя исключить понижения места России в стратегических приоритетах Китая и места КНР в российских приоритетах, вплоть до появления в краткосрочной перспективе, как уже говорилось, даже конфронтационных элементов в наших отношениях. Однако наиболее вероятной и оптимальной представляется перспектива экстраполяции в будущем нынешнего уровня российско-китайского партнерства, его развитие и углубление, более того – переход к модели реального соразвития двух стран. Конечно, это требует усилий обеих сторон.

Сдерживающими факторами развития российско-китайского торгово-экономического сотрудничества являются следующие препятствия:

1.             Незнание китайскими и российскими предпринимателями законодательства и условий деловой деятельности в наших странах, что проявляется в чрезмерной осторожности китайских предпринимателей.

2.             Сложный инвестиционный климат в Китае для реализации проектов с российским капиталом.

3.             Негибкость российского законодательства, которое ущемляет интересы иностранного капитала, не гарантирует его сохранность и безопасность.

4.             Высокие ставки налогообложения в РФ по сравнению с более низкими ставками в КНР не стимулируют иностранное предпринимательство в России.

5.             Несовершенство, сложность решения административных проблем, чрезмерная забюрократизированность процедур создания совместных предприятий.

6.             Недостаточная защищенность китайского бизнеса в России.

7.             Социально-психологические моменты, связанные с давлением в прессе на население по поводу так называемой китайской угрозы.

Для нас важно осознать, что главный урок, который извлекли китайцы из XX века – необходимость мирного стабильного развития. Несмотря (а может быть и вопреки) нашему российскому проевропейски настроенному, отлаженному вековой историей менталитету, который упорно тянет нас к Европе, нам нужно понять место и роль Китая в стратегической перспективе нашего исторического развития. Одним словом, российско-китайское партнерство требует новых горизонтов. Процесс этот, однако, вряд ли будет быстрым.

Конечно, Китай – это сложный партнер. Трудности в двусторонних отношениях, естественно, возникают и будут возникать, ибо каждая из сторон стремится защищать прежде всего свои национальные интересы, исходя из собственного представления о них.

Основой стратегии нашего партнерства должны стать стремление наших народов к лучшей жизни, возможность взаимоучастия, совместной деятельности россиян и китайцев в достижении этой непростой задачи.

**2.Логистическая составляющая**

Нестабильность валютных курсов и замедление промышленного роста, с одной стороны, на объемах торговли между Россией и Китаем сказываются негативно, но с другой – способствуют удешевлению логистических цепочек. Между морскими и железнодорожными перевозчиками разгорелась борьба за благосклонность грузоотправителя, что неизбежно приведет к повышению качества их услуг и дальнейшему снижению общих транспортных издержек.

Логистическая составляющая: 50% цены = 50% успеха

"Китай закупает российские энергоносители, закупает ряд продуктов технологического порядка. Сегодня наша задача, скорее, не только в том, чтобы наращивать общие объемы товарооборота – это тоже, конечно, важно, – но и в том, чтобы его оптимизировать, то есть сделать так, чтобы структура товарооборота отражала текущее состояние российской и китайской экономики и была полезна для развития наших государств", – заявил в интервью китайским СМИ президент России Дмитрий Медведев.

Доля транспортных расходов в конечной цене товара, перевозимого из Китая в Россию или обратно, может достигать 50%, что по меркам развитых европейских стран очень много: там она обычно составляет 3–4%. Объясняется подобная ситуация тем, что основная масса потребителей китайских товаров, популярных благодаря относительно низким ценам, проживает не менее чем в 4000–5000км от места их производства.

Выбор оптимального маршрута доставки всегда представлялся если не ключом к успеху в сфере российско-китайской торговли, то по крайней мере таким аспектом, распланировать который надо очень внимательно. Причем тщательного рассмотрения требуют разные моменты: выбор логистической компании, транспорта, таможенного брокера и проч.

"Многие трейдеры из нашей страны заключали договор на перевозку китайских товаров от ворот фабрики до склада в России с какой-нибудь местной логистической компанией, – рассказывает представитель крупной транспортной российской фирмы в Китае. – Китайские логисты в свою очередь подписывали договор со мной, чтобы я обеспечил перевозку по территории нашей страны. Ну и получалась часто следующая история: логисты из Поднебесной доставляли контейнер к границе, где он терялся. Грузоотправитель звонил мне, но у него договор-то был не со мной, а с моими китайскими партнерами, равно как, собственно, и у меня. И помочь я соотечественникам, конечно, мог, но не был обязан этого делать. Вот такой, казалось бы, небольшой, но насколько важный нюанс, который может стоить и нервов, и денег".

**2.1.Море: долго,но надежно**

Общая рекомендация: использовать морские маршруты имеет смысл тем компаниям, которые ведут бизнес с производителями, расположенными в восточной, наиболее индустриально развитой, части Китая. Представитель крупной экспедиторской компании объясняет, что в противном случае потребуется транспортировка грузов из центральной или же западной части страны к морскому побережью, что весьма затратно, особенно в случае использования железнодорожного транспорта. Например, при проектировании маршрута Китай – Латвия, который должен был обслуживаться контейнерным поездом, выяснилось, что 50% сквозной ставки приходится на то, чтобы провезти состав по китайской территории. Притом что доля Китая в маршруте протяженностью несколько тысяч километров составляла менее четверти, говорит генеральный секретарь Координационного совета по транссибирским перевозкам Геннадий Бессонов.

Хуан Бинь, директор по продажам Lonran Engineering&Technology, производителя товаров народного потребления, говорит также о том, что в докризисные времена он регулярно сталкивался с проблемой отправки контейнеров морем из-за перегруженности портов и линий. Временной период от привоза груза в порт до его постановки на палубу судна мог составить один месяц, к которому надо прибавить еще 40–60 дней в пути. Разумеется, на сегодняшний день ситуация несколько изменилась – такой скученности грузов в портах уже нет. Но появилась другая проблема: контейнеровозы не могут отправиться в плавание из-за недогруза и потому ждут накопления судовых партий.

Перевезти груз из одной страны в другую морем удобнее всего, если использовать контейнерные линии, которые связывают порты Китая с российскими гаванями в Находке, Новороссийске и Санкт-Петербурге. Кроме того, возможен вариант с финским транзитом: контейнер доставляется шипинговой компанией в порт Суоми, а уже откуда – автотранспортом до места назначения в России. Вот статистика за первый квартал 2009 г.: перевозка стандартного 20-футового контейнера из китайского порта в Санкт-Петербург составила около $1200, в Новороссийск – около $900 и до Находки – $400. Приведенные показатели – стоимость услуг непосредственно шипинговых компаний. С учетом платы за перевозку от ворот фабрики до порта, перевалку на терминале, за сопутствующие услуги сюрвейеров, страховщиков и экспедиторов и последующую транспортировку до порта Санкт-Петербурга, занимающую, по данным агентства InfraNews, 40–60 дней, общая сумма может составить более $9000 без учета таможенных платежей.

С 1 апреля 2009 г. почти все ведущие контейнерные линии ввели надбавки в размере $250–350 за 20-футовый контейнер и вплоть до $600 – за 40-футовый. Правда, это повышение вызвано не какими-то фундаментальными факторами, например устойчивым ростом спроса, а сокращением флота и увеличением мировых цен на топливо (морские перевозчики чутко реагируют на стоимость энергоносителей). Увеличение ставок в шипинге не должно повлиять на расценки смежников – портовиков и экспедиторов. К тому же сложившиеся на первый квартал цены примерно в 1,5–2 раза ниже докризисных, поэтому можно смело утверждать, что логистическая цепочка, основным звеном которой является морское плечо, подорожает еще очень нескоро. Отраслевые эксперты крайне скептически относятся к тому, что судоходным компаниям удастся загрузить свой флот, пусть и сокращенный. Чего ожидать в этом сегменте в будущем? Maersk честно уведомил своих партнеров о том, что с 1 июля он планирует очередное повышение ставок – еще примерно на $300–350 в пересчете на 20–40-футовый контейнер. Более того, уже в мае компания намерена поднимать оплату за транспортировку грузов и по сухопутным маршрутам. Решение объясняется тем, что при сформировавшихся низких ценах они не в состоянии обеспечить должный уровень качества обслуживания клиентов. "Не добавляет позитива и отношение таможни к оформлению китайских грузов. Данному грузопотоку уделяется повышенное внимание. Большинство грузов досматривается во время перевалки через порт. Видимо, у таможни есть причины для столь жесткого подхода, но для перевозчика это усложнение процесса, дополнительные расходы и потеря времени", – говорит вице-президент транспортной группы FESCO Сергей Костян.

**2.2.Железная дорога: очень беспокойный маршрут**

Пока на морских плечах сложилась несколько странная, хотя, будем надеяться, временная ситуация – рост цен на фоне снижения спроса, железнодорожники России и Китая решили перехватить стратегическую инициативу.

Надо отметить, что тема конкуренции морских и железнодорожных перевозчиков на евразийском пространстве муссируется почему-то главным образом в аспекте борьбы за потоки грузов, идущих между Китаем и Европой. Как указывает г-н Бессонов, предполагается, что Транссибирская магистраль, которая соединяется прямо или косвенно с сетью китайских железных дорог через несколько погранпереходов, благодаря тому что контейнер находится в пути недолго, может отобрать часть грузопотока Китай – Европа (около 5%) у морских линий. При этом почему-то упускается из виду более насущный для грузоотправителей и двусторонних торговых отношений в целом аспект, а именно то, что стальные магистрали могут стать привлекательным способом обеспечения роста объемов экспорта-импорта между Россией и Китаем.

Общее неписаное правило при выборе между морским и сухопутным маршрутом звучит примерно следующим образом: если есть возможность использовать услуги судоходных компаний, то лучше склониться в их сторону. Дело в том, что при работе с морским перевозчиком грузоотправитель имеет, как правило, дело лишь с одной структурой – чаще всего это логистический провайдер, морской агент или же сама контейнерная линия. Сдав груз в одном порту, клиент получает его на другом терминале или даже в другом указанном месте, заполнив при этом 1 раз все необходимые документы и потому имея возможность ни о чем не беспокоиться во время доставки.

На железнодорожном транспорте в силу его специфики и пока еще отсутствия должного уровня клиентоориентированности процесс доставки – весьма беспокойное занятие. Самый волнующий фактор – отсутствие возможности получить в реальном времени информацию о том, в какой точке маршрута груз находится в данный момент. Руководитель небольшой торговой компании, имеющей время от времени дело с поставкой товара из азиатских стран в европейскую часть России, рассказывает, что порой вынужден посылать своих сотрудников на расположенные вдоль Транссиба железнодорожные станции, чтобы узнать, все ли в порядке с его грузом и где он вообще находится.

Другой важный момент – сохранность контейнера. Очевидно, говорит Геннадий Бессонов, что товары народного потребления, которые в основном и перевозятся в "ящиках" из Поднебесной в регионы Сибири железнодорожным транспортом, являются для криминалитета лакомым кусочком и довольно легкой добычей. Во времена роста перевозок импортных и транзитных грузов по Транссибу в начале 2000-х годов Министерство путей сообщения России, а затем ОАО "Российские железные дороги" столкнулись с тем, что не в состоянии обеспечить надежную защиту контейнерных поездов. Что понятно: подобный состав в силу его размера на всем протяжении пути физически охранять достаточно сложно, плюс ко всему контейнер легко вскрывается. Один из очевидцев совместного рейда железнодорожников и правоохранительных органов, предпринятого несколько лет назад на одном из участков магистрали, рассказал, что грабители, застигнутые врасплох, были хорошо подготовлены к тому, чтобы в течение короткого времени вскрыть значительное количество "ящиков" прямо во время движения состава.

В упомянутую уже сеть пограничных переходов входят Забайкальск – Маньчжурия, Гродеково – Суйфэньхэ (Россия – Китай), Достык – Алашанькоу (Китай – Казахстан) с последующим выходом на несколько точек пересечения границы между Россией и Казахстаном, а также путь через Монголию. Гродеково – Суйфэньхэ обслуживает в основном экспортно-импортные потребности дальневосточных регионов страны, большая часть грузоотправителей и транспортников используют другие маршруты.

Путь через Маньчжурию довольно затратный с точки зрения времени, но зато груз пересекает всего лишь одну границу. Кроме того, этот вариант наиболее безопасный из имеющихся. Маршрут через Казахстан самый короткий и потому самый быстрый. В случае отправки, например, партии из Синьцзян-Уйгурского автономного района время доставки до Москвы при грамотном выборе подрядчика, способного оказывать качественные услуги, может занять всего семь–десять дней. Однако при этом возникает необходимость транспортировки через третью страну, Казахстан, что автоматически увеличивает количество требуемых документов. Ситуация изменится с началом работы Таможенного союза, в который вошли Россия, Белоруссия, Казахстан. Кроме того, в данном случае возникает больше проблем с получением своевременной информации о продвижении груза и вырастают риски его порчи или пропажи.

Транзит через Монголию востребован пока слабо по нескольким причинам. Однопутная колея Улан-Баторской железной дороги не позволяет пропускать большие объемы, в связи с чем ценовое преимущество этого маршрута нивелируется значительными сроками. К этому добавляются языковой и таможенный барьеры. Впрочем, через несколько лет после реализации инвестиционной программы РЖД (владеет 50% акций УБЖД) положение наверняка изменится в лучшую сторону.

Как уже было замечено, железнодорожники обеих стран активизировали свою маркетинговую политику в условиях кризиса. В конце октября прошлого года заместители министров транспорта КНР и России – сопредседатели правительственной подкомиссии по вопросам транспорта Ху Ядун и Александр Мишарин (в марте 2009 года назначен руководителем департамента промышленности и инфраструктуры Правительства РФ) договорились об использовании в железнодорожных перевозках единой накладной CIM/SMGS, которая будет переведена на китайский язык. Чтобы не вдаваться глубоко в юридические подробности, поясним, что если ранее логистам и грузоотправителям приходилось заполнять две таможенные декларации – до пограничной станции и от пограничной станции до места назначения внутри страны (при этом часто допускались ошибки, задерживающие процесс оформления), то теперь достаточно будет одного унифицированного документа.

При этом Александр Мишарин особо подчеркнул важность развития транспортных коммуникаций между двумя странами, отметив роль логистической инфраструктуры и правовых вопросов в обеспечении роста товарооборота между двумя странами. "Комплексное решение работы по изменению нормативной базы и увеличению возможности инфраструктуры позволяет еще более повысить привлекательность транзита по российским железным дорогам, – сказал Мишарин. – При этом мы традиционно отмечаем, что объемы перевозки нефти из России в Китай по железной дороге ограничиваются только предъявлением груза к перевозке. Как российские, так и китайские железные дороги обладают всем необходимым для обеспечения перевозок 15 млн т нефти в год при сохранении уровня перевозки других видов грузов".

Он также заметил, что все договоренности с китайскими коллегами, достигнутые в рамках подкомиссии, претворяются в жизнь, а поскольку чиновники в своих совместных решениях ориентируются на потребности бизнеса, то подобная исполнительность означает, что имеющиеся транспортные проблемы будут разрешены. Стоит подчеркнуть, что единая накладная CIM/SMGS уже активно используется в практике международных железнодорожных перевозок, правда пока лишь в Европе и только на ряде маршрутов.

Кроме того, по словам первого вице-президента ОАО "РЖД" Вадима Морозова, железнодорожники намерены эффективно использовать транзитный потенциал, в частности развивать международный транспортный коридор "Север – Юг" и новое направление – Западный Китай – Европа. "Значительные транзитные возможности для России и Казахстана видятся в организации перевозок по ответвлению международного транспортного коридора "Восток – Запад" через станции Достык и Карталы. Обустроив на современном уровне пограничные и таможенные переходы и обеспечив конкурентоспособный уровень сквозного тарифа при высоком уровне сервиса, мы получим новый эффективно функционирующий транзитный коридор, расширяющий сферу действия международного транспортного коридора "Восток – Запад",– говорит он.

Помимо этого в начале 2009 года "Российские железные дороги" вместе с партнерами запустили два тестовых поезда, которые должны были преодолеть расстояние между Дальним Востоком и Москвой за установленное время – семь–десять суток. Оба состава со своей задачей справились, прибыв на станцию назначения вовремя. Правда, отмечают наблюдатели, нужно еще добиться того, чтобы тестовые поезда перестали быть тестовыми, а стали обычной практикой. Кроме того, пока не ясен и вопрос ставок за подобные ускоренные составы. Напомним, что в январе 2008 г. из Пекина в Гамбург был пущен демонстрационный состав, который также был призван показать потенциальным клиентам преимущества сухопутного маршрута перед морским. Европейские экспедиторы, работающие в сфере железнодорожных перевозок, рассказывали, что получили от грузовладельцев шквал звонков с просьбами рассказать о цене такой перевозки и других ее условиях. Но ответов на эти вопросы у железнодорожников просто не было, как, собственно говоря, не было даже и разработанного коммерческого предложения по транспортировке грузов из Китая в Европу на указанном демонстрационном поезде. Пока же перевозка грузов поездом из Пекина в европейскую часть России может занять 35 дней – не намного меньше, чем морем.

**2.3.Таможня предупреждает**

Все приведенные выше выкладки относительно выбора оптимального маршрута будут работать только в том случае, если грузоотправитель или же его логистический подрядчик внимательно отнесутся к таможенным формальностям. В условиях кризиса это не просто благое пожелание или соображение общего характера, а тезис, который нельзя игнорировать. Почему-то в прессе очень слабо освещался трехдневный визит главы Федеральной таможенной службы России Андрея Бельянинова в Китай, состоявшийся в январе 2009 года. Его итогом стал целый ряд договоренностей, которые в тучные годы можно было бы отнести к разряду формальностей и рамочных документов, а в тощие – к весьма серьезному предупреждению участникам ВЭД.

В пресс-релизе, подводящем итоги визита, говорится о том, что "намечены конкретные мероприятия по подготовке к реализации Протокола об организации экспериментального обмена информацией во взаимной торговле. В частности, порядок согласования технических условий обмена предварительной информацией, ее содержания и параметров. Стороны договорились также усилить сотрудничество в рамках выполнения "Протокола о сотрудничестве в области контроля таможенной стоимости товаров, перемещаемых через российско-китайскую границу либо через территорию третьих стран", подписанного в 2001 году". Кроме того, Андрей Бельянинов и руководитель ГТУ КНР Шэн Гуанцзу подписали Меморандум между ФТС и Главным таможенным управлением КНР о методологическом и информационном сотрудничестве в области таможенной статистики внешней торговли между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой. В Меморандуме детализирована процедура обмена данными, формат и перечень данных. Информация будет предоставляться ежеквартально, как правило с детализацией до шести знаков товарной номенклатуры ВЭД.

Иными словами, рассказ представителя российской транспортной компании в Китае о выборе подрядчика становится как никогда более актуальным. Уменьшение объемов товарооборота помимо снижения цен на доставку потребовало еще и умения выбирать себе профессиональных партнеров и консультантов в сфере в сфере таможенно-брокерских и логистических услуг. **3. Русский шлагбаум**

Таможня России ужесточает контроль над товарами китайского производства

Федеральная таможенная служба (ФТС) России в целях пополнения государственного бюджета развернула наступление на участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) по всем фронтам, точнее – по всем границам. Особое внимание обращено на импорт из Китая: ужесточение процедур в отношении товаров из Поднебесной не только сулит наибольший прирост сборов, но и выгодно в политическом отношении – для поддержки отечественного производителя.

Старый анекдот о том, что после общения с таможенниками люди начинают хорошо относиться к гаишникам, все чаще звучит, как можно с уверенностью предположить, на российско-китайской границе и на внутренних таможнях России во время оформления прибывших из Китая грузов. Объяснение этому простое: с начала нынешнего года ФТС ужесточила практику досмотра импортируемых из КНР товаров, а также усилила контроль над их таможенной стоимостью – базой, исходя из которой рассчитывается сумма причитающихся бюджету платежей.

Кратко ситуацию можно описать следующими словами представителя ООО «Российско-китайская торговая палата»: «Мы ежедневно сталкиваемся с ужесточением требований со стороны таможни. Каждый день они вставляют нам палки в колеса, и мы ничего не можем с этим поделать. Однажды мы растаможивали обычную партию автокомпонентов в течение месяца. И если раньше с подобной ситуацией хоть как-то можно было справляться, то сейчас – невозможно. Что-либо доказывать таможне бесполезно, она сама навязывает нам условия и цены. Инспектор может, например, не согласиться с тем, что автокомпоненты пришли по два доллара за килограмм: если он считает, что по пять, – будет по пять. И жаловаться абсолютно бессмысленно. Единственный выход – платить за все».

Обрисованная собеседником «Вестника» типичная для нынешних дней ситуация – товар, приобретенный за два доллара, «дорожает» на таможне до пяти – пример той самой корректировки таможенной стоимости, которая сегодня является самым главным и часто применяемым инструментом ФТС в борьбе за повышение объемов платежей, собираемых с участников ВЭД. Применяется такая корректировка, разумеется, не только в отношении товаров из Китая, но и вообще для любых перемещаемых через границу ценностей; и историй, похожих на приведенную выше, много. Однако именно «китайское направление» стало главным для российских таможенников в деле изыскания резервов для выполнения планового задания. Попробуем разобраться в том, почему выбор пал именно на КНР, чего ожидать участникам ВЭД и какова может быть стратегия поведения отдельных предпринимателей и общественных организаций для минимизации своих потерь?

Следует обратить внимание на ряд интересных фактов. В августе 2009г. Министерство финансов РФ понизило для таможенников план по перечислению средств в бюджет на 9% – с 3,472 трлн руб. до 3,17 трлн. Для тех, кто знаком с бюджетным процессом и позицией Минфина по увеличению расходов, по претворению в жизнь инициатив, которые приводят к снижению доходной части казны, по понижению планки для ФТС и Федеральной налоговой службы, ясно, что 9% – величина в масштабах страны поистине огромная. Согласиться с подобным сокращением Минфин мог либо при подавляющем превосходстве ФТС в административном ресурсе, а такого превосходства у таможенников нет, либо в том случае, если выполнить задание действительно невозможно.

Второй тезис кажется более правдоподобным, если учесть, что за первое полугодие прошлого года ФТС собрала в виде пошлин и сборов всего 1311 млрд руб., что составляет только 60,7% от показателей за аналогичный период прошлого года. Падение импорта оказалось больше заложенного в правительственные макроэкономические прогнозы, а начавший оживать в середине года экспорт сырьевых ресурсов пока дыру от импорта компенсировать не в состоянии.

В этой связи становится понятным, почему лето 2009 года никак нельзя назвать для российской таможни мертвым сезоном. Инициативы ФТС по увеличению фискальной нагрузки следуют с такой скоростью, что общественность не успевает разобраться с одной, как уже поступает другая.

Например, ФТС предложила отменить ряд вычетов при определении таможенной стоимости экспортируемых из России товаров. В настоящее время экспортеры имеют право при определении базы для начисления пошлин вычитать из стоимости своей продукции расходы по перевозке, а также налоги и сборы, устанавливаемые как в России, так и в стране назначения товара – во избежание двойного налогообложения. Таможенники полагают необходимым включить в базу для расчета затраты на транспортировку и ряд налогов, что обойдется участникам ВЭД более чем в 2 млрд руб. в год.

Похожая инициатива касается и физических лиц, которые ввозят в Россию товары для личного пользования. Если суммарная стоимость импортируемых ценностей не превышает 65 тыс. руб., а вес – 50 кг, то они не подлежат официальному оформлению с последующим взысканием пошлин. Согласно задумке ФТС, при ввозе товаров на сумму больше 20 тыс. руб. физическим лицам придется раскошелиться на уплату пошлины в размере 30%.

Другая идея касается транспортных компаний. ФТС предложила обязать перевозчиков, будь то авиационные, железнодорожные, автомобильные или судоходные компании, заранее – минимум за час – уведомлять таможню об объемах и характере перемещаемого груза. Предложение продиктовано если не отчаянием, то, по крайней мере, сильной необходимостью, о чем говорит хотя бы следующий факт. ОАО «Российские железные дороги» заявило о технической невозможности выполнить данное требование в силу того, что железнодорожники не занимаются транспортировкой груза по всей цепочке – от отправителя в стране происхождения товара в до получателя в России, – а принимают его на границе от своих зарубежных коллег. И если коллеги РЖД из других стран не сочтут нужным предоставить детальную информацию об отправляемом грузе, а такой обязанности у них нет, то компания ничем помочь ФТС не сможет. Однако, несмотря на столь очевидную причину невыполнимости своей задумки, таможенники все же внесли на согласование в правительство страны поправки в законодательство, которые позволят претворить идею в жизнь. Видимо, таможенной службе просто деваться некуда.

Есть и ряд других инициатив, направленных так или иначе на ужесточение требований к участникам ВЭД, которые таможня активно лоббирует в правительстве и Государственной думе. Какие из них будут в итоге реализованы на практике, сказать сложно, но для понимания ситуации это и не столь важно, главное – видеть общую тенденцию: ФТС пытается всеми силами выжать из торговли хоть какие-то дополнительные деньги. Это вполне логично: было бы странно, если бы служба в условиях кризиса действовала иначе.

«Мы сейчас усиливаем таможенное администрирование, проводим большое число проверочных мероприятий, например, в подмосковных таможнях, в Балтийской, Санкт-Петербургской таможенных службах. Кроме того, активизируем инспекторскую деятельность. Проверочные мероприятия и усиление контроля будут продолжаться, чтобы улучшить ситуацию по сбору таможенных платежей в бюджет», – прямо заявил в интервью агентству «Прайм-ТАСС» начальник Управления федеральных таможенных доходов и таможенного регулирования ФТС Борис Шкуркин.

**Нашли золотую жилу.**

Основной «удар» ФТС пришелся на товары, импортируемые из КНР, и для этого есть несколько важных причин самого разного характера.

Ведущими торговыми партнерами России являются государства Европейского Союза, в первую очередь Германия, а также страны СНГ и Китай. На ЕС в общем обороте внешней торговли России в первом полугодии 2009 года пришлось 50,2%, на СНГ – 14,6%, на Китай – 8,3%.

Казалось бы, таможенникам надо тщательнее работать с грузопотоками из стран ЕС и СНГ, поскольку на них в сумме приходится две трети всего оборота. Однако если мы посмотрим на структуру торговли с этими регионами, то станет понятно, что искать резервы в этих сегментах ВЭД – дело малоперспективное.

Торговля с ЕС примерно на две трети состоит из российского экспорта и на одну треть – из импорта. Экспорт по большей части носит сырьевой характер, его львиная доля приходится на нефть и газ, пошлины с которых собираются в полной мере и достаточно легко. То же самое можно сказать и о вывозе продукции металлургического комплекса, зерна и товаров прочих подобных номенклатур. В отлаженных схемах поставок и взаимодействия таможни и участников ВЭД, а это, как правило, крупный бизнес, лазеек для снижения размеров платежей, а значит и возможностей для увеличения их собираемости, здесь очень мало.

Импорт из ЕС более чем на половину состоит из продукции машиностроения и оборудования. Пошлины с товаров этой номенклатуры также, без сомнения, уплачиваются полностью, такова специфика груза: провести доменные печи для выплавки стали под видом зеленого горошка очень сложно. Не говоря уж о том, что сделки по поставке оборудования обрастают таким количеством документов, содержащих коммерческую информацию, что занизить таможенную стоимость товара не представляется возможным.

Структура торгового баланса с СНГ повторяет структуру отношений с ЕС: примерно две трети приходится на российский экспорт, остальное – на импорт. Что это за импорт, представить несложно: значительная его часть приходится на продукцию аграрного комплекса, с которой много, опять же, не соберешь. Экспорт более разнообразен, но, как и в случае с ЕС, по большей части состоит из сырья.

Остается Китай. И вот тут таможенникам действительно есть где разгуляться.

Свою первую в нынешнем году зарубежную поездку руководитель ФТС России Андрей Бельянинов совершил в январе именно в Главное таможенное управление КНР. Итоги трехдневных переговоров довольно нетривиальны. Стороны подписали Меморандум о методологическом и информационном сотрудничестве в области таможенной статистики внешней торговли между Россией и Китаем, в котором детализирована процедура обмена данными, а также их формат и перечень. Пресс-служба ФТС так прямо и заявила: «Данные будут предоставляться ежеквартально, как правило, с детализацией до шести знаков товарной номенклатуры ВЭД», что говорит о том, что ввозимые товары подвергнут крайне внимательному изучению.

Кроме того, была подчеркнута важность установления прямого диалога по вопросам таможенной статистики внешней торговли и анализа причин ее расхождения. «Регулярный обмен данными таможенной статистики окажет стимулирующее воздействие на развитие двусторонней торговли и будет способствовать выявлению правонарушений во внешнеторговой деятельности», – сообщается в заявлении ФТС.

Помимо прочего, представители таможенных служб договорились о дальнейшем укреплении сотрудничества по острым вопросам контрабанды и подписали План взаимодействия между ФТС России и ГТУ КНР в области борьбы с таможенными правонарушениями на 2009–2010 годы. Достигнута договоренность еще и об усилении взаимодействия в рамках выполнения Протокола о сотрудничестве в области контроля таможенной стоимости товаров, перемещаемых через российско-китайскую границу либо через территорию третьих стран. Этот протокол, кстати, был подписан еще в 2001 году, но что-то лежал без движения. Теперь же он оказался как нельзя кстати.

Следует отметить, что показатель в 8,3%, который КНР держит в общем торговом обороте России, несколько обманчив. В реальности он, конечно же, больше в первую очередь за счет челночного бизнеса, на который была направлена одна из приведенных выше инициатив. Более того, по мнению участников рынка, ФТС, предлагая снизить минимальный объем товаров, разрешенный для беспошлинного ввоза, нацелилась именно на китайскую продукцию. Дело в том, что шоп-туры в европейские страны носят гораздо менее массовый характер, нежели подобные поездки российских граждан в Китай, и, к тому же, с развитием кризиса спрос на дорогие товары из Европы упал. В то время как на дешевую, но добротную продукцию китайских фабрик, наоборот, повысился.

Надо сказать, что за последние годы российские потребители изменили свое отношение к товарам из Китая в лучшую сторону, что, в частности, привело к рекордным показателям только официального товарооборота между двумя странами, а уж неофициального – и подавно. При росте благосостояния населения такая ситуация мало кого волновала: российские производители чувствовали себя неплохо, а ФТС исправно перевыполняла план. С падением бюджетных доходов ситуация поменялась на прямо противоположную, следствием чего стало, например, закрытие Черкизовского рынка в Москве. История с «Черкизоном» – всего лишь эпизод, хоть и значительный, в общей стратегии государственных органов России, направленной на пополнение бюджета.

Есть и другой фактор, «играющий» против китайских производителей. Состав официально ввозимой из Поднебесной в Россию номенклатуры складывается во многом из товаров народного потребления и бытовой техники, то есть как раз той группы, в отношении которой таможенные инспекторы могут значительно варьировать свои требования и практику досмотра. Возможности, которые предоставляет в их распоряжение корректировка таможенной стоимости, лучше всего применимы именно здесь, при пестром товарном потоке, что обслуживается огромным количеством предпринимателей и таможенных брокеров. Ведь, в отличие от устойчивых регулярных поставок однородных товаров, скажем, нефти или стального проката, в рамках некоего многолетнего контракта, ТНП свойственна крайняя изменчивость: если вчера в моде были приборы с определенными функциями и возможностями, то сегодня – уже усовершенствованные, а это неизбежно дает таможенному инспектору повод поспекулировать на их стоимости. «Беда в том, что количество кодов товарной номенклатуры, которыми оперирует наша таможня, составляет несколько тысяч, и они часто пересекаются! Я везу по одному коду, а таможенник считает, что надо проводить по другому, более «дорогому». И сложно доказать, что он неправ, поскольку мы оба правы и неправы одновременно: система очень противоречива, и отнесение к коду зависит от воли проверяющего», – сетует российский предприниматель.

Известная неаккуратность в заполнении китайскими грузоотправителями документов на экспортные товары играет таможенникам на руку. Дело в том, что таможенная стоимость перемещаемых грузов, заявленная в декларации, подтверждается сопровождающими бумагами: паспортом сделки, контрактом и пр. Указанная в них цена, по которой товар был приобретен, и служит главным индикатором для расчета платежей. Разумеется, инспектор может не согласиться с приведенными цифрами, посчитав их не соответствующими действительности, однако в том случае, когда документы в порядке, у него меньше оснований для пересмотра таможенной стоимости. Отсутствие же документов или их неверное оформление позволяют таможеннику с легкостью перейти к приятной для государственного бюджета процедуре по корректировке в сторону увеличения размера собираемых пошлин.

Генеральный директор компании «Балтик Шарк» Ярославна Крамаренко говорит о том, что ужесточения санкций при вывозе нет никаких, они есть только при ввозе, когда требуется полный комплект документов, соответствующих ввозимому товару. «У китайской стороны часто бывает пересортица, несовпадение артикулов, о которых не всегда знает принимающая сторона. Это беда отправителя и ужесточение процедуры для получателя. В России все привыкли к тому, что китайский товар дешевый, поэтому поток грузов не ослабевает. Однако экономическая ситуация изменилась, раньше были послабления, теперь их нет», – сетует Крамаренко.

Основная проблема китайских грузов – отсутствие информации, подтверждающей их стоимость, считает председатель совета директоров ООО «Международный таможенный брокер» Александр Северилов. По его словам, сейчас в таможенное законодательство планируется ввести предварительное информирование о грузах, которое значительно упростит их прохождение, но лишь в том случае, если Китай подойдет к этому вопросу ответственно. «Вообще, речь в данном случае идет об обыкновенном требовании по выполнению своих обязательств, поэтому все действия таможни правильны. Необходимо менять подход к оформлению документов отправителем. Проблемы есть и с грузами из Европы, это правда, но они не вызывают такого эмоционального отношения, как грузы из Китая»,– отмечает Северилов.

**4.** **Россия станет сырьевым придатком Китая**

Россия предоставит сырьевую базу Дальнего Востока и Восточной Сибири китайцам. Соглашение о сотрудничестве до 2018 г. предполагает совместную разработку российских месторождений, но перерабатывающие и производящие предприятия будут строиться на китайской территории
Программу сотрудничества на 2009-2018 гг. между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири России и северо-востока КНР президент Дмитрий Медведев и председатель КНР Ху Цзиньтао одобрили в Нью-Йорке 23 сентября. Документ включает 205 ключевых совместных проектов в приграничных регионах двух стран Подходы к развитию сотрудничества у стран разные, следует из программы. Практически все проекты на территории России основаны на добыче дальневосточного и восточносибирского сырья. Россия готова отдать в совместную разработку месторождения каменного угля, железной руды, драгоценных металлов, апатитов и молибдена Китайцы же будут создавать на северо-востоке КНР производство олова, свинца, мебели, огнезащитных дверей, различной техники, медных листов и кирпича.
Российско-китайское сотрудничество в ближайшие 10 лет будет строиться по принципу «наше сырье — ваши технологии», констатирует директор Центра стратегических исследований Китая профессор Алексей Маслов, и дело не в том, что в России технологий нет, — просто внедрить их в Китае в несколько раз дешевле, чем на Дальнем Востоке, где территория плохо освоена и пока малопригодна для организации высокотехнологичных производств.
Развивать Дальний Восток и Восточную Сибирь можно только за счет вложений в энергетику и разработку полезных ископаемых, соглашается научный руководитель Высшей школы экономики, бывший министр Евгений Ясин. Организовывать там трудоемкие производства, считает он, нет смысла — нет достаточного количества рабочих рук. В регионе сейчас живет 3,5-4 млн человек, включая женщин, детей и стариков, делится данными Маслов, при такой численности найти 500 000-600 000 человек трудоспособного возраста, которые смогут регион прокормить, очень сложно. Для разработки труднодоступной сырьевой базы нужны масштабные инвестиции — одним нам там не справиться, так что привлечение китайской стороны вполне понятно, считает исполнительный директор Института экономики переходного периода Сергей Приходько. Но с привлечением китайской рабочей силы стоит быть осторожными, предупреждает он: «Должны быть разумные ограничения, которые бы сохранили регион российским». Китайцы компенсировать нехватку рук готовы. Эта тема обсуждалась на двухдневном форуме правящих партий России и КНР — «Единой России» и Коммунистической партии Китая, рассказывает член генсовета «Единой России», участник форума Александр Коган. Китайцы согласны на предложение России строить на ее территории деревообрабатывающие заводы, делится он, но при условии, что на этих заводах будут работать китайские рабочие. Китайцы предлагают создать для этого специальные таможенные коридоры и облегчить получение годовых виз и их пролонгацию, чтобы вечером эти рабочие смогли спокойно возвращаться к себе домой в Китай. Аналогичную схему они предлагают создать и в отрасли сельского хозяйства: Россия заинтересована в выращивании зерновых культур в этом регионе, а Китай — в ее плодородных землях, сообщает Коган. Тенденция последних лет очевидна — Россия становится сырьевым придатком Китая: стоит посмотреть на долю сырья и машиностроения в российско-китайском товарообороте, чтобы это понять, говорит директор департамента стратегического анализа ФБК Игорь Николаев. Неудовлетворенность структурой товарооборота России и Китая на прошлой неделе выразил и вице-премьер Александр Жуков. «К сожалению, доля машин и оборудования в нашем экспорте невелика. Наша идея заключается в том, чтобы увеличить экспорт в Китай продукции с высокой степенью переработки», — признался он в интервью Reuters накануне визита в Китай премьер-министра России Владимира Путина .За семь месяцев 2009 г. товарооборот России и Китая, по данным Федеральной таможенной службы, составил $19,5 млрд, больше половины за этот период пришлось на сырьевые товары (56,4%), вклад машин, оборудования и транспортных средств составил всего 4,4%.

Сейчас Россия и Китай — два разных мира, сетует Николаев, страны показали абсолютно противоположные результаты во II квартале 2009 г.: ВВП КНР вырос на 7,9%, России — рухнул на 10,9%. О паритетном сотрудничестве в такой ситуации не может быть и речи, заключает он.
С политической точки зрения сотрудничество с Китаем — стратегически важная для Россия вещь, считает заместитель директора Института социальных систем Дмитрий Бадовский. К бурно развивающемуся Китаю проявляют интерес и США, и Европа, а сам Китай стремительно наращивает влияние в Африке и Латинской Америке. В такой ситуации России ничего не остается, кроме как укреплять партнерские отношения. Дело не только в геополитических интересах, уверен Бадовский: Китай может передать России опыт модернизации.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

За время кризиса Китай совершил второе «экономическое чудо». В то время, когда весь мир находился в мировом кризисе, китайцы обратили негативные стороны этого обстоятельства в позитивные. Китайская экономика, в связи с падением спроса на товары на внешнем рынке, перепрофилировалась на внутренний. В отличие от российской экономики, боящейся перехода на внутреннее потребление, опасаясь повышения инфляции, китайская от этого только выиграла. Поднебесная не перестает удивлять весь мир своим стремлением к экономическим преобразованиям. И надо отдать им должное, это великолепно получается у них. И вместо зависти пора начинать перенимать их опыт. Положительные эффекты от новой экономической системы Китая налицо. Поднебесная и так уже стала поставщиком новых технологий для нас. А мы для них остаемся пока только сырьевым придатком. И не удивительно, что Китай постоянно в центре пристального внимания мировой общественности. С каждым годом эта страна делает все более уверенные шаги к мировому экономическому, а впоследствии и финансовому лидерству.

Так в чем феномен Поднебесной, если она просто действует строго по учебнику экономики. Для поднятия платежеспособности населения каждому китайцу была выдана сумма, эквивалентная 35$. На эти деньги в Китае можно питаться в течение месяца. Убыточные производства были закрыты решительно и без сожалений. Из бюджета выделено 100 млрд. дол. на уменьшение налогов заводам. На развитие инновационных технологий было отдано 50 млн. дол. Еще 200 млрд. дол. пошло на строительство железных и автомобильных дорог. Еще в начале кризиса, потратив 600 млрд. дол. на себя, китайцы не боялись, как наши госэкономисты, повышения инфляции. В итоге у них она составляет 0%, а у нас 8%.

Россия может эффективно использовать Китай для своего развития как:

　- производственную площадку для коммерциализации своих разработок
　- инвестора для создания совместных перерабатывающих производств на территории России

- перспективный рынок для своего промышленного оборудования и продукции.

Однако с принятием новой программы сотрудничества, я присоединяюсь к обще высказанному мнению: «Что два макрорегиона, отдаются почти целиком иностранному государству, причем и рабочую силу это иностранное государство завозить свою будет. Это уже колонизация территорий иностранным государством. В варианте Китая, отдается половина территории страны в полную экономическую мочь. Кроме того нужно отметить, что Россия не Африка и не Латинская Америка, бывшие недавно колониями, а все таки страна которая первой вышла в космос, была сверхдержавой, когда Китай еще был колонией, а теперь фактически, божественный спаситель всех времен и народов, повелитель небес, чей гений затмевает все светила вселенной, спустя 9лет вставания с колен отдает пол страны Китаю под освоение» . Но я надеюсь что российско-китайская двусторонняя торговля будет отмечаться положительной динамикой с выгодой и интересам России.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1.Б.Н.Кузык, М.Л.Титаренко, «Китай-Россия 2050: стратегия со развития», Институт Дальнего Востока РАН, Москва, 2006 г.

2. Гельбрас В. Куда идет Китай. // МЭ и МО. 2002.

3.ЧЖОУ СИНЬЧЭН, директор Института Восточной Европы и Средней Азии Народного университета Китая (Пекин), ' Экономическая реформа в Китае: достижения и задачи', [http :// rusref . nm . ru / indexpub 17. htm](http://rusref.nm.ru/indexpub17.htm)

4.УАН Дингуй, доктор экономики, заместитель директора Института экономики Хайнаньского университета (КНР), ' Китай: подходы и особенности экономических преобразований', <http://chinapro.ru/economy/>

5. Бейнштейн М.А., генеральный директор ООО «Далк», деловой журнал «CninaPRO» <http://chinapro.ru/economy/>

6.По материалам газеты «ВЕДОМОСТИ» №192 (2462) от 12.10.2009 г.

 7. По материалам сайта [www.e-custom.ru](http://www.e-custom.ru)/2009/blog-post\_25/html