

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
ФГБОУ ВО «Алтайский государственный технический университет
им И.И. Ползунова»
ФГБОУ ВО «Алтайский государственный аграрный университет»

И.В. Ковалева, Ю.Ю. Наземцева, Т. Ван

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

Монография

ISBN 978-5-7568-1503-0



Изд-во АлтГТУ

Барнаул • 2024

Об издании: 1, 2

© Ковалева, И.В., Наземцева, Ю.Ю., Ван, Т., 2024

© Алтайский государственный технический университет

им. И.И. Ползунова, 2024

Ковалева, И.В. Состояние и перспективы развития международной транспортной логистики ; И.В. Ковалева, Ю.Ю. Наземцева, Т. Ван / Алт. гос. техн. ун-т им. И.И. Ползунова. – Барнаул : Изд-во АлтГТУ, 2024. – 77 с. – URL: http://elib.altstu.ru/uploads/open_mat/2024/KovalevaNazemtsevaVan_SiPRMTL_mono.pdf . – Текст: электронный.

ISBN 978-5-7568-1503-0

Монография посвящена проблемам функционирования и развития транспортной логистики, ее роли в системе международной торговли (на материалах Китайской Народной Республики и Российской Федерации), рекомендована к использованию в учебном процессе для студентов направления «Мировая экономика», «Управление логистикой (по отраслям и сферам деятельности)», «Менеджмент», «Экономическая безопасность».

Рецензенты:

Сычева И.Н. – д.э.н., профессор, директор ИЭиУ ФГБОУ ВО «Алтайский государственный технический университет им. И.И. Ползунова»;

Семина Л.А. – д.э.н., доцент, профессор кафедры экономической безопасности, учета, анализа и аудита ФГБОУ ВО «Алтайский государственный университет»;

Кудинова М.Г. – к.э.н., доцент, зав. кафедрой финансов, бухгалтерского учета ФГБОУ ВО «Алтайский государственный аграрный университет».

Рекомендовано к опубликованию монографии Ковалевой И.В., Наземцевой Ю.Ю., Ван Т. «Состояние и перспективы развития международной транспортной логистики» с полнотекстовым размещением РИНЦ.

Протокол № 5 НТС АлтГТУ от 26.09.2024 г.

Монография

Минимальные системные требования

Yandex (20.12.1) или Google Chrome (87.0.4280.141) и т.п.

скорость подключения - не менее 5 Мб/с, Adobe Reader и т.п.

Дата подписания к использованию 19.12.2024. Объем издания – 3,1 Мб. Федеральное государственное образовательное учреждение высшего образования «Алтайский государственный технический университет им. И. И. Ползунова, 656038, г. Барнаул, пр-т Ленина, 46, <https://www.altstu.ru>.

ISBN978-5-7568-1503-0

© Ковалева, И.В., Наземцева, Ю.Ю., Ван, Т., 2024

© Алтайский государственный технический университет
им. И.И. Ползунова, 2024

Вперед (оглавление)

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ	5
1.1 Логистика: сущность, понятие, функции	5
1.2 Функции и особенности транспортной логистики.....	10
1.3 Основные составляющие эффективности логистической деятельности между Китаем и Россией	13
ГЛАВА 2 ОЦЕНКА УРОВНЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ: КНР И РФ	17
2.1 Оценка транспортной логистики в России	17
2.2 Оценка транспортной логистики в Китае.....	23
2.3 Трансграничная логистическая деятельность в сфере электронной коммерции между Китаем и Россией.....	32
2.4 Анализ внешнеэкономической деятельности и товарооборота..... КНР и РФ	38
ГЛАВА 3 ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ	44
3.1 Инициатива «Один пояс – один путь»	44
3.2 Перспективы развития морского маршрута «Северный морской путь»	50
3.3 Оценка развития транспортного трубопроводного коридора «Вокруг силы Сибири»	59
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	64
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	69

ВВЕДЕНИЕ

Международная торговля является одним из факторов развития экономики стран, поскольку способствует повышению производительности труда, росту производства, обеспечению высоких доходов населения, снижению безработицы, а также обмену технологиями и эффективности использования данных технологий. Транспортная логистика рассматривается как стратегическая составляющая международной торговой политики. Эффективное развитие логистики оказывает влияние на развитие внешнеэкономической деятельности. Развитие экономической деятельности способствует дальнейшему расширению логистической деятельности РФ с зарубежными государствами, при этом стратегическим партнером является Китайская Народная Республика. Экономическое партнерство обеих стран обусловлены как общей границей, так и партнерством в области реализации проектной деятельности в различных секторах экономики. На сегодняшний день в условиях усиления негативной геополитической обстановки грузовые потоки России переориентировались с Запада на Восток, наблюдается рост внешнеторгового оборота с Китайской Народной республикой. При этом возникают проблемы трансграничной торговли, среди которых: определенные трудности в таможенных процедурах, сроках транспортировки, усложняющиеся недостаточным количеством логистических провозных возможностей РФ, а также различие валют и проблемы платежных систем. Решение данных проблем в области транспортной логистики является первоочередной задачей для обеспечения роста внешнеторгового оборота соседних стран.

ГЛАВА 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

1.1 Логистика: сущность, понятие

Логистика рассматривается как важный вид деятельности, открывающая перспективу использования ресурсов и «...влияющих на национальное хозяйство» [12]. Управление логистикой воздействует на уровень финансово-экономического и правового обеспечения субъектов хозяйствования и влияет на уровень развития рынка транспортных услуг, организацию и функционирование складов, развитие транспортной инфраструктуры.

Как новизну логистики отмечают ряд взаимосвязей различных ее областей в виде товаропроводящих систем, материальных потоков.

Назначение и роль логистики указывает опыт зарубежных государств, поскольку развитие бизнес-систем и их эффективность зависит от логистической системы и эффективности логистического менеджмента.

«...Логистика является частью процесса цепи поставок, где результативное планирование, осуществление и контроль над её основными этапами включает в себя хранение и передвижение продукции, а также направление связанных с этим услуг и потоков информации от точки поставки до конечного пользователя для выполнения требований клиента» [16].

При этом объекты управления в логистике разнообразны (рис. 1).

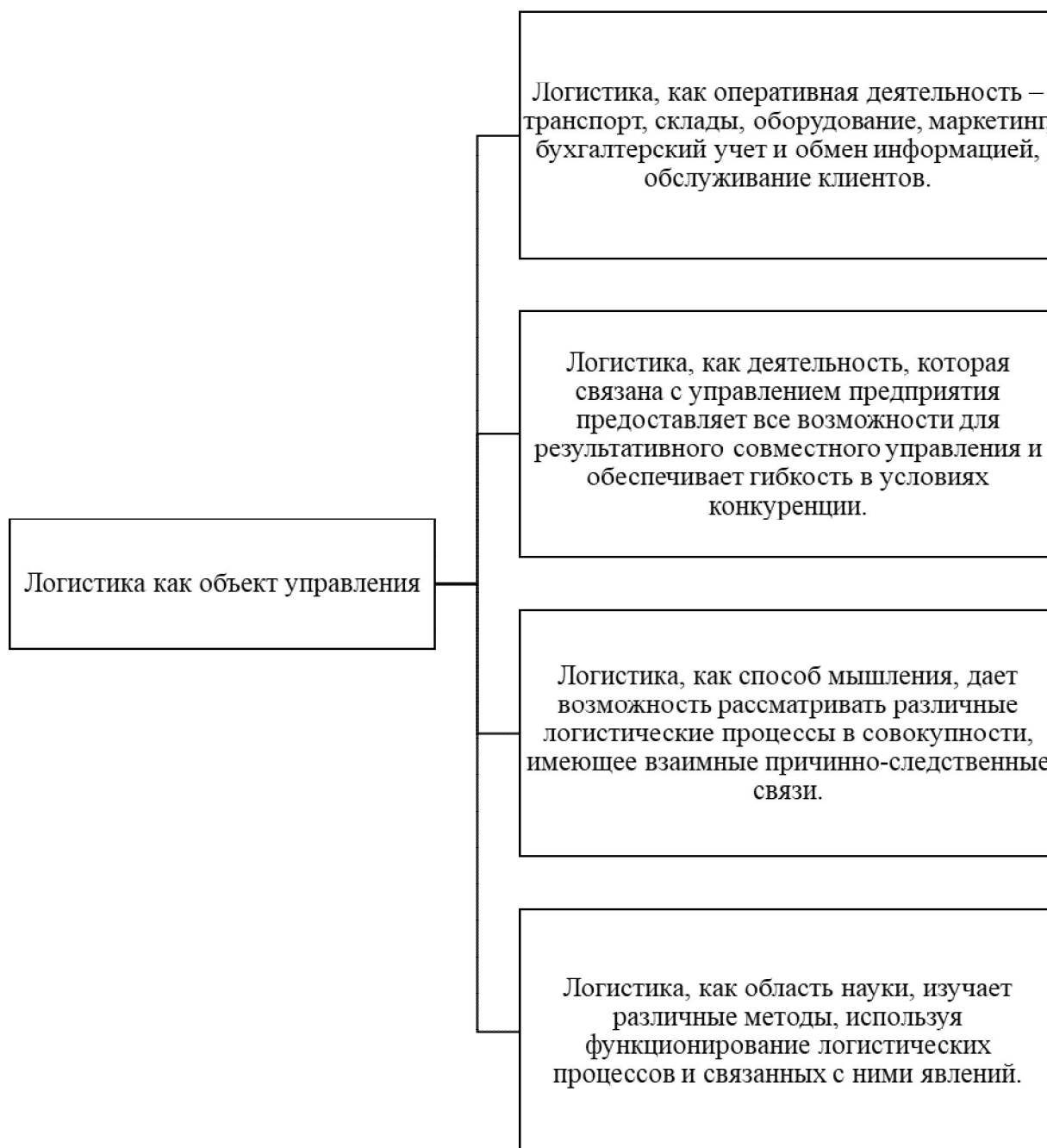


Рисунок 1 – Логистика как объект управления [14, 26]

Логистика как объект операционной деятельности включает транспорт, склады, маркетинговую деятельность и др.; как объект деятельности включает управление предприятием; как объект мышления позволяет моделировать бизнес-процессы; как область науки логистика изучает различные методы, явления и т.п.

Эффективное управление логистикой призвано решить задачи по повышению эффективности и рентабельности производства. Применение логистических концепций позволяет уменьшить издержки транспорта, что

является актуальным в условиях значительных территориальных дистанций между экономическими центрами. Результаты исследований ученых констатируют, что уменьшение 1 % логистических потерь равнозначно 10 % увеличению объема продаж.

Логистика как система представляет шесть функциональных областей логистики (рис. 2).

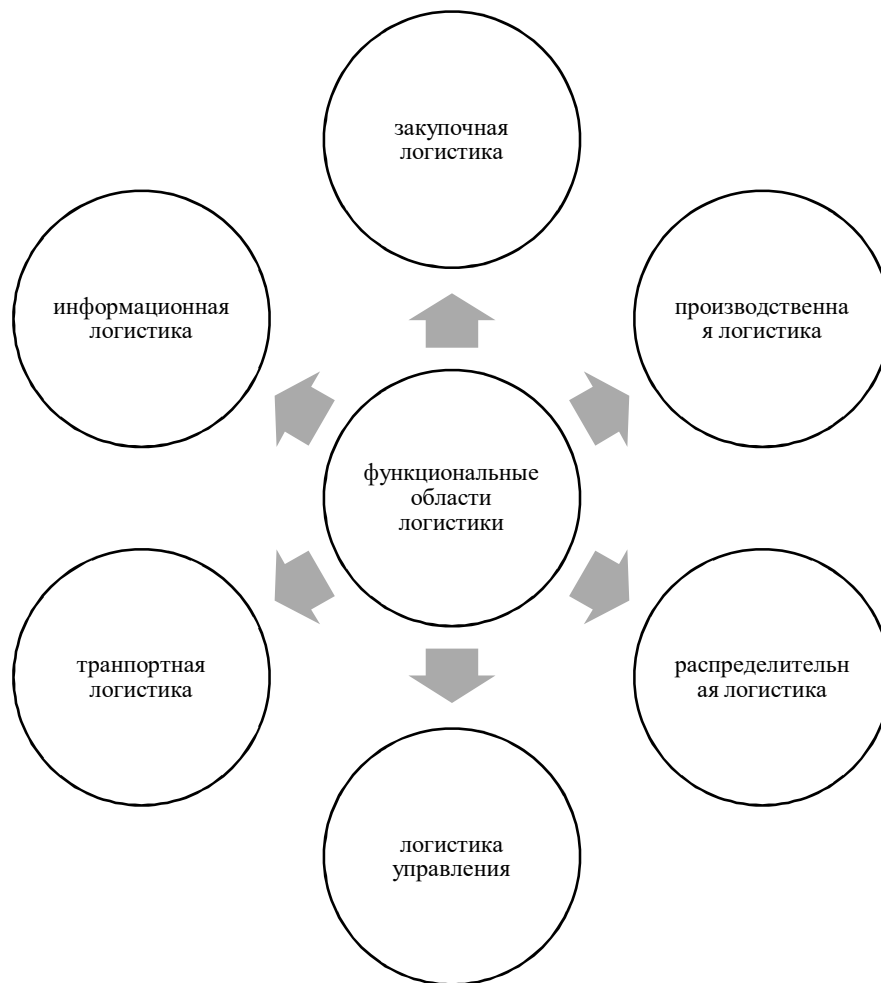


Рисунок 2 – Области логистической деятельности [26, 36]

Логистика закупок выступает процессом снабжения фирмы сырьем и материалами.

Логистика производства работает в рамках фирмы.

Распределительная логистика содержит задачи, решаемые производственным предприятием.

Логистика запасов снабжает предприятие необходимыми ресурсами. Транспортная логистика подразделяется на две группы: транспорт общего

пользования; работа, выполняемая собственным транспортом нетранспортных организаций.

Говоря о логистической системе, необходимо отметить функции логистики (рис. 3).



Рисунок 3 – Логистические функции [27, 36]

К основным показателям эффективности функционирования логистической системы можно отнести издержки; качество сервиса; время логических циклов; производительность [14].

Имеются разнообразные методы расчета показателей результативности логистической системы. На территории Российской Федерации хорошо представлены мировые участники логистического аутсорсинга, такие как DB Schenker (стратегия подразумевает умение добиваться эффективности во всех ее проявлениях и оставаться на вершине успеха. Ломая стереотипы в логистической отрасли, мы стремимся к экономической, социальной и экологической согласованности в области контроля логистики и управления цепочками поставок), ItellaNLC, Kuehne+Nagel, DHL, UPS, TNT и др.

Современная логистика сталкивается со множеством сложностей и вызовов. Однако, благодаря использованию современных технологий и

разработке эффективных стратегий управления цепями поставок, возможно преодолеть эти проблемы и обеспечить более эффективное функционирование логистической отрасли.

Логистическая стратегия – это долгосрочный, комплексный план мероприятий, направленный на оптимизацию движения материальных, информационных и финансовых потоков в организации [36].

Среди большого числа логистических стратегий, применяемых организациями, можно выделить основные и дополнительные стратегии (рисунок 4).



Рисунок 4 – Основные направления логистических стратегий [14]

Основным звеном логистических стратегий является транспортная логистика, сфера, которая отвечает за организацию перевозки заказанных товаров в определенное место за время, согласованное с заказчиком, и по наиболее оптимальному пути, разработанному так, чтобы снизить

финансовые издержки. Главные задачи: поиск наиболее подходящего вида транспорта, следование рабочим схемам и прокладывание выгодных маршрутов.

1.2 Функции и особенности транспортной логистики

Одним из фундаментальных направлений управления материальными потоками является транспортная логистика.

Функции транспортной логистики представлены на рисунке 5.

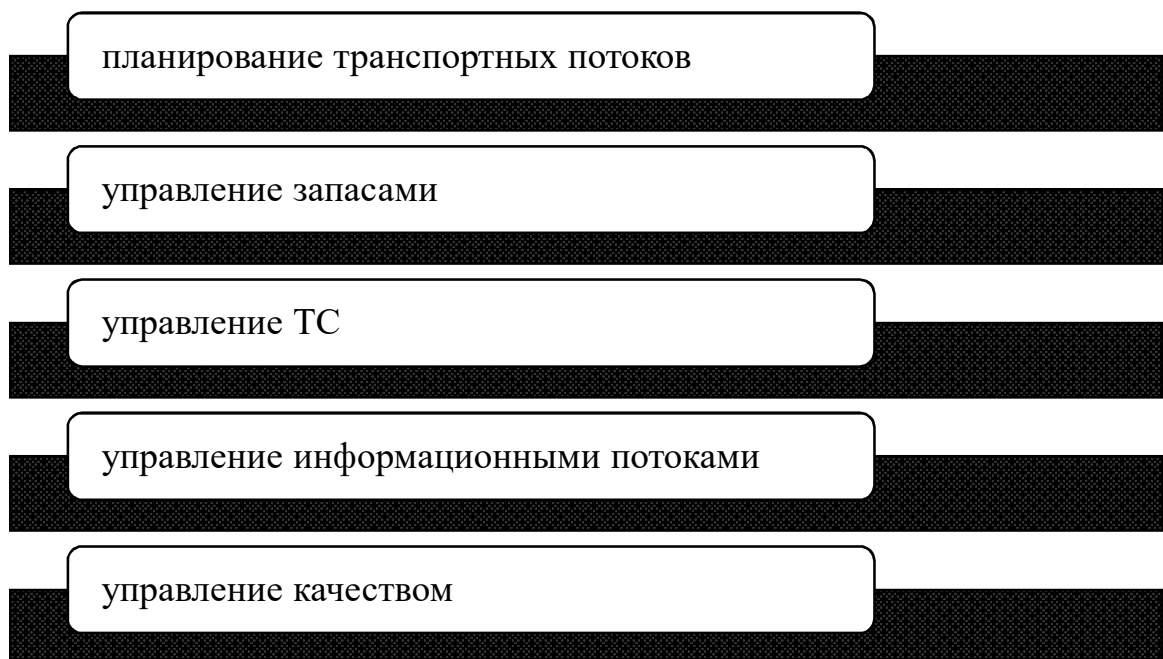


Рисунок 5 – Функции транспортной логистики [18]

Результативность транспортной логистики зависит от элементов транспортной системы (рисунок 6).

По объектам перевозки существуют две укрупнённые группы транспортных систем: пассажирская и грузовая.

По территориальным признакам подразделяют транспортные системы на мировую, региональную, зональную, национальную, городскую и корпоративную.



Рисунок 6 – Классификация транспортных систем [7]

Городская транспортная система включает все элементы транспортной системы в черте города и эффективность использования данных элементов для рационального перемещения грузов и пассажиров. Транспортные системы в рамках отдельного предприятия называются корпоративной транспортной системой. По видам транспорта транспортные системы подразделяются на железнодорожные, автомобильные, авиационные, трубопроводные, морские, речные. Соответственно, данные системы включают только элементы транспортной системы, соответствующие определенному виду транспорта. Транспортно-логистическая система – процесс перемещения грузов с решением комплекса вопросов, представленных на рисунке 7.

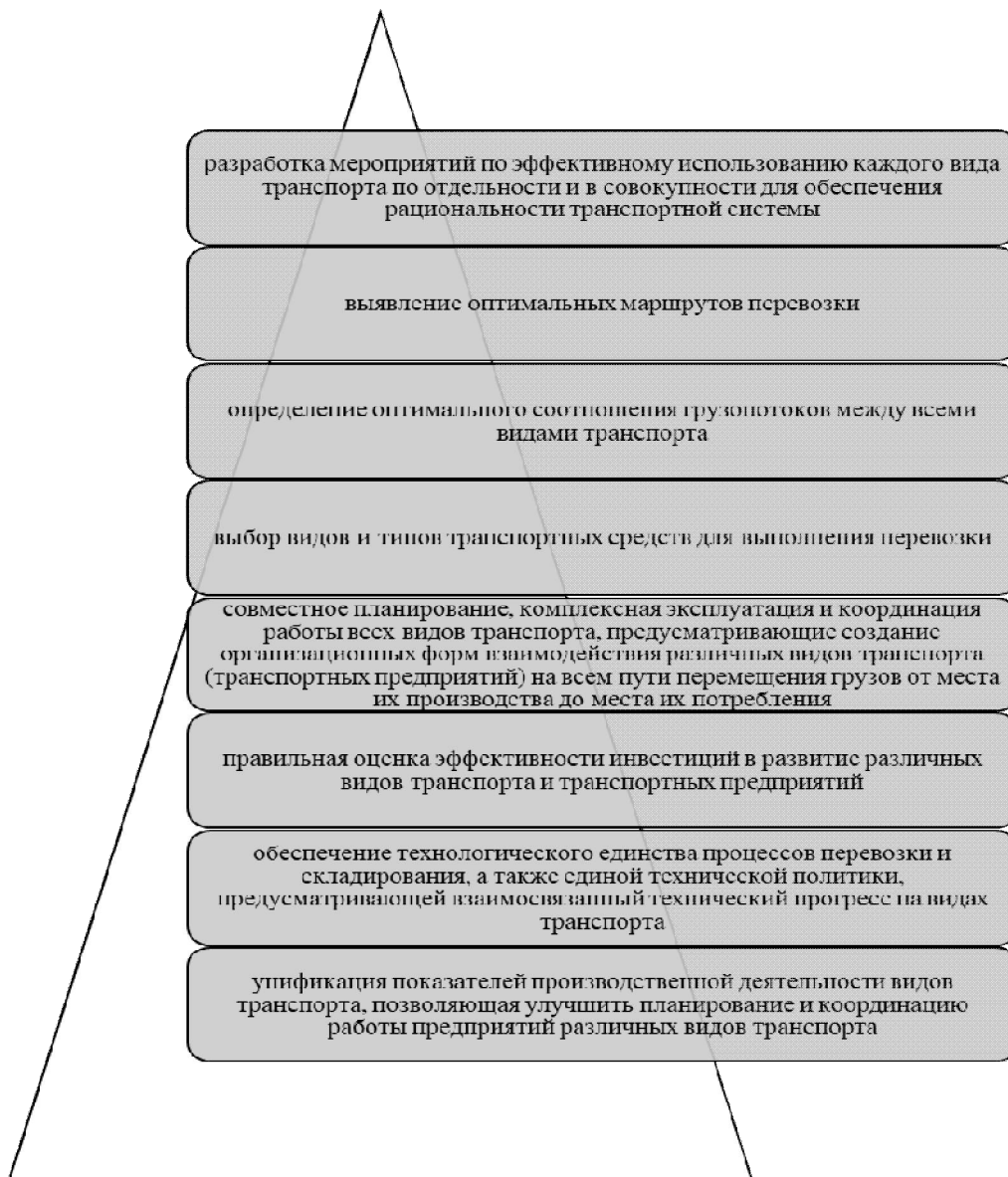


Рисунок 7 – Вопросы, решаемые в рамках рационализации транспортной системы [7, 8, 26]

Существующие виды транспортных систем позволяют судить о важности транспортной логистики не только в рамках отдельных предприятий, но и мира в целом. От уровня эффективности мировых транспортных систем зависит развитие международной торговли и экономическое развитие отдельных стран.

1.3 Основные составляющие эффективности логистической деятельности между Китаем и Россией

Логистическая инфраструктура является на сегодняшний день одним из самых главных элементов системы внешнеэкономической торговли. Международная торговля является одним из факторов развития экономики стран, поскольку способствует повышению производительности труда, росту производства, обеспечению высоких доходов населения, снижению безработицы, а также обмену технологиями и эффективности использования данных технологий. Транспортная логистика рассматривается как стратегическая составляющая международной торговой политики. Эффективное развитие логистики оказывает влияние на развитие внешнеэкономической деятельности. Развитие экономической деятельности способствует дальнейшему расширению логистической деятельности РФ с зарубежными государствами, при этом стратегическим партнером является Китайская Народная Республика. Взаимоотношения в области внешнеторговой деятельности Китая и России уже долгое время тесно связаны, что обусловлено общими границами стран, реализацией общих проектов, политическими и экономическими факторами.

По данным источников, в 2022 г. доля ОТЛК ЕРА (крупной логистической компании) в транзитных перевозках составила 95 %.

Снижение взаимных торговых ограничений между РФ и КНР является фактом, наиболее благоприятно воздействующим на рост внешнеторгового оборота стран. «...В 2023 году, в области таможенного регулирования торговли отмечались мероприятия по повышению пропускной способности сухопутных пограничных пунктов Забайкальск – Маньчжурия и Пограничный – Суйфэньхэ, одним из таких

мероприятий стало введение круглосуточного режима работы пограничных пропускных пунктов» [63].

«...В 2022 году страны осуществляли ускоренный процесс перехода на расчеты в национальных валютах. Данное мероприятие привело к росту сделок «юань – рубль», многие российские банки подключились к национальной китайской системе банковских переводов CIPS – система, которая позволяет осуществлять трансграничные расчеты в юанях» [37]. Успешная реализация проектов «Агроэкспресс» и «Евразийский агроэкспресс», еще один фактор, который позволил увеличить «...объем экспорта сельхозпродукции в Китай. Основной целью программы является рост экспорта сельхозпродукции в Китай до 1 млн т/год к 2030 году. В 2022 году программа позволила России нарастить объем экспорта сельхозпродукции на 44 % по отношению к 2021 году» [37].

Международная торговля способствует росту потребности на транспортно-логистические услуги, в то же время существуют определенные барьеры, которые требуют решений.

Так, например, М.И. Абакаева в своем исследовании рассматривает основные проблемы развития транспортно-логистической инфраструктуры, к которым относят увеличенные сроки доставки товаров из Китая, что обусловлено низкой пропускной способностью пограничных переходов; нехватку высококвалифицированных кадров со знанием китайского языка, культуры и права, что приводит к снижению эффективности торговых переговоров; переизбыток пустых контейнеров ввиду высокого объема экспорта из Китая.

Авторы видят решение проблем в создании альтернативных транспортных коридоров, поскольку провозные мощности железнодорожного транспорта на Восточном полигоне на сегодняшний день используются максимально и их не хватает для обеспечения эффективной трансграничной перевозки.

По мнению авторов, возникает необходимость в применении технологии искусственного интеллекта для оптимизации логистических процессов [4].

А.А. Гладких и И.Н. Кагадий в своем исследовании отмечают, что стоимость конечной продукции, поступающей из Китая в среднем, вырастет на 2–10 %

вследствие нехватки провозных мощностей и пропускной способности пограничных пунктов.

Авторы отмечают, что в среднем простои автомобилей на пунктах пропуска составляют 14–20 суток, а начавшиеся заторы на железнодорожном направлении привели к увеличению сроков доставки с 20 до 35 суток. В качестве решения данной проблемы авторы предлагают введение системы электронного резервирования времени для пересечения государственной границы [9].

Ван Мэйлунь основной проблемой выделяет устаревший транспортный парк, «...неэффективное с экономической и технологической оценки пользование транспортной инфраструктурой рынков, высокая себестоимость услуг транспортной логистики в Китае и России, из-за чего логистические компании не имеют свободных средств для реализации инновационных проектов» [8].

Яо Яо и Чжан Лу обозначают в своих работах, что логистическая сеть России уступает высокоразвитой сети Китая, в области информационного развития. Авторы выделяют проблему языковой коммуникации, которая «...негативно отражается на трансграничной торговле. Данная проблема может быть преодолена в условиях создания эффективных каналов межкультурной коммуникации и механизмов обучения для укрепления культурных обменов и взаимопонимания между партнерами» [63].

Жэнь Аминь отмечает, что Транссибирская магистраль продолжает оставаться ключевым маршрутом: в 2024 г. при увеличивающемся внешнеторговом обороте будет наблюдаться превышающая пропускная способность на 11,96 % [10].

Существующие маршруты: транспортный коридор Россия – Монголия – Китай (проект железнодорожного сообщения), проект «Один пояс – один путь» (развитие торговой оси Азия – Европа через Южный морской путь), СМП (Северный морской путь) являются перспективными международными системами (рис. 8).

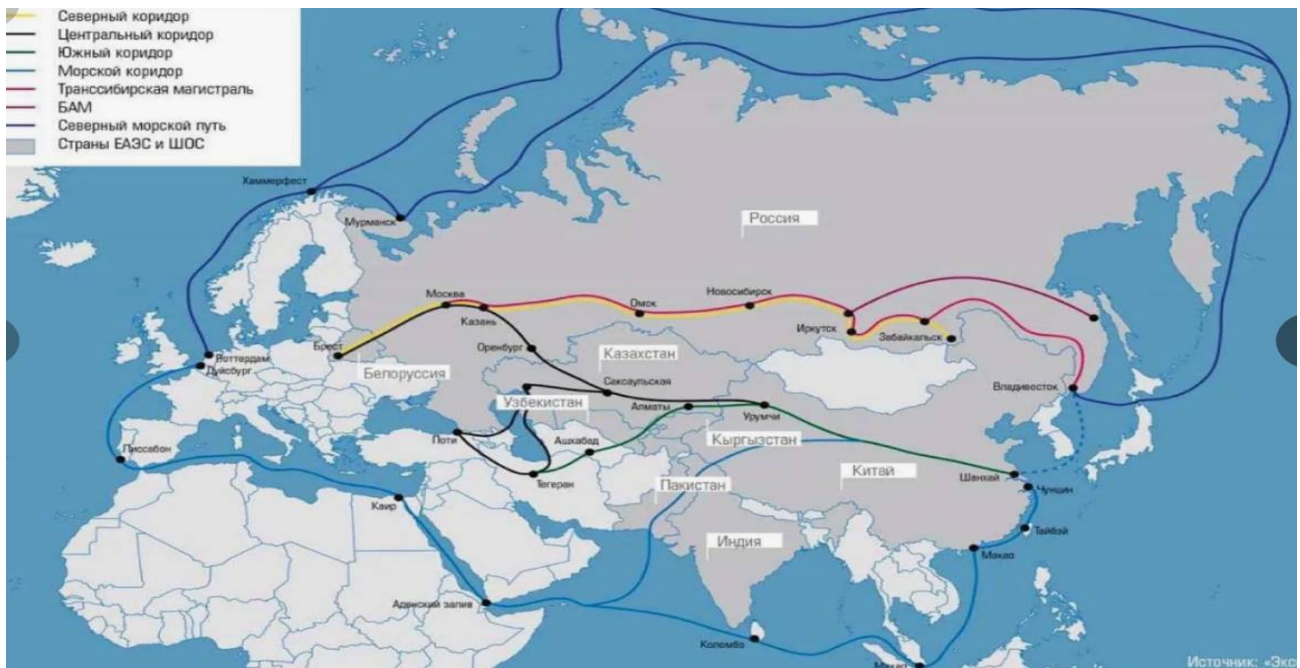


Рисунок 8 – Международные транспортные коридоры [20, 60]



Рисунок 9 – Международные транспортные системы [35, 43]

Таким образом, логистика охватывает все системы распределения ресурсов и подразделяется на шесть функциональных областей: закупки, производство, распределение, транспорт, информацию, управление.

Рассмотренные основные составляющие эффективности логистической деятельности между Китаем и Россией заключаются в эффективной логистической инфраструктуре, модернизации пропускных пунктов, увеличении провозных мощностей, наличии, обновлении транспортного парка, повышении технологичности транспортной системы, снижении торговых барьеров.

ГЛАВА 2 ОЦЕНКА УРОВНЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ: КНР И РФ

2.1 Оценка транспортной логистики в России

Российская Федерация является трансграничным государством. «...В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспортная инфраструктура является одним из важнейших факторов взаимодействия производственной и социальной инфраструктур, она является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства» [34].

«...Транспортная система в России характеризуется достаточно развитой транспортной сетью, одной из наиболее больших на мировом фоне и включает в себя: 122 000 км железнодорожных путей, 939 700 км автомобильных дорог с твердым покрытием, 1 200 000 км воздушных линий, 55 000 км нефтепроводов и 179 000 км газопроводов, 102 000 км речных путей и множество морских трасс. В данной сфере занято и работает около 3,2 млн людей, что составляет 4,6 % работающего населения страны» [36]. Статистика грузооборота Российской Федерации различными видами транспорта представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Грузооборот разными видами транспорта в РФ, млрд т-км. [36, 45]

Наименование	2022 г.	2023 г.
Грузооборот транспорта	472,4	470,1
Железнодорожный	222,8	209
Автомобильный	25,5	33
Морской	3,9	3,4
Внутренний водный	1,5	1,3
Воздушный	0,21	0,2
Трубопроводный	215,5	223,1

Логистическая инфраструктура России трактуется учеными как развивающаяся с региональным расширением. Основой транспортной инфраструктуры региона можно считать наличие логистических парков, которые предоставляют весь спектр логистических услуг. В Москве

функционирует 8 крупных логистических парков: НЛК «Крешино», ПЛК «Томиллино», ПЛК «Северное Домодедово» (общая площадь превышает 540 000 м², на территории находится таможенный комплекс), ПЛК «Пушкино». В 2022 г. был построен Логопарк «М7» общей площадью 170 000 м². В 2024 г. MR Group планирует построить Логопарк площадью 115 000 м².

В северной столице, г. Санкт-Петербурге, расположен важнейший транспортно-морской узел РФ. Грузооборот Большого порта Санкт-Петербург (БПСПб) по итогам 2023 г. составил 49,6 млн т. По сравнению с показателем прошлого года он вырос на 28 %. Однако по итогам прошлого года отставание от уровня 2021 г. составило 20 %. После введения санкций в 2022 г. перевалка в БПСПб к уровню 2021 г. упала на 37,5 % до 38,8 млн т. Постепенное восстановление грузооборота Ассоциации морских торговых портов начала фиксировать только в 2023 г. Так, по итогам I полугодия петербургский порт сократил отставание от уровня 2021 г. до 26,8 %, а за 9 месяцев разрыв к аналогичному уровню 2021 г. уменьшился до 23,6 % [63].

Ростовская область является «воротами» России в страны Черноморского и Прикаспийского бассейнов. Наряду с автодорогами и железными дорогами на территории Ростовской области расположены 3 морских порта: Ростовский, Таганрогский и Азовский (имеют статус международных и работают в режиме круглогодичной навигации) с грузооборотом более 24,6 млн тонн.

Ключевую функцию логистика Краснодарского края выполняет морская транспортная инфраструктура, обеспечивающая выход на международные торговые пути через Азовское и Чёрное моря: 9 морских портов, обеспечивающие грузоперевалку 158 млн тонн внешнеторговых и транзитных грузов в год [36].

В Уральском Федеральном округе лидерство принадлежит Екатеринбург [36].

В СФО Новосибирская область является крупнейшим «Сибирским логистическим центром», расположена на пересечении «Транссибирской железнодорожной магистрали» [63].

В 2022 г. логистическая отрасль пережила значительное сокращение импортных потоков, были разорваны цепочки, складывающиеся годами, все расширяющиеся санкции испытывали на прочность транспортную отрасль. Согласно данным статистики, к 2024 г. объем автоперевозок по стране составит 32 119,4 млн тонно-км [21] (рис. 10).

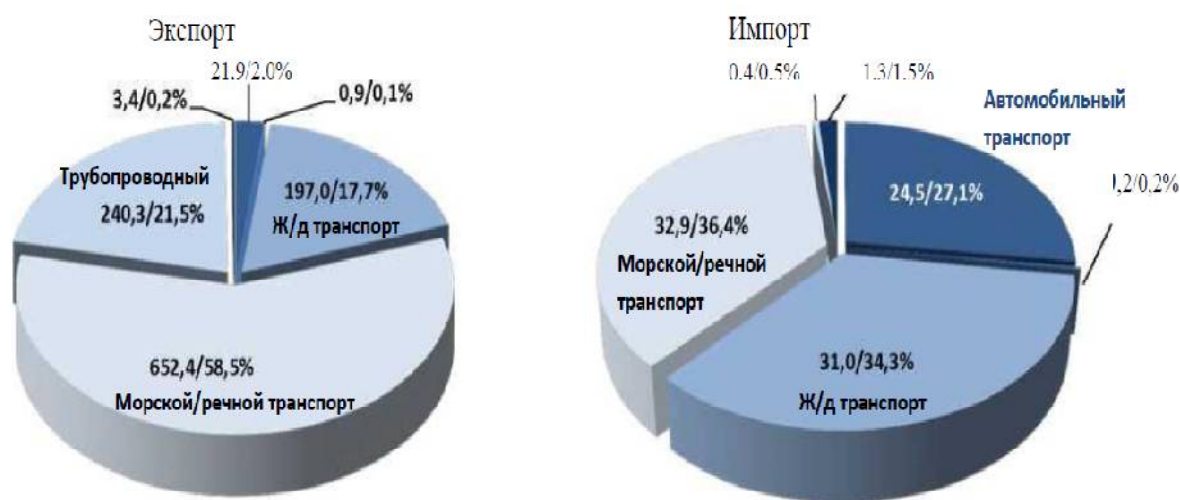


Рисунок 10 – Распределение по видам транспорта физических объемов экспорта и импорта товаров млн тонн / доля вида транспорта (по весу) [23].

Помимо этого, в России отслеживаются проблемы с морскими перевозками. DHL, Maersk прекратили сотрудничество с РФ. Кроме того, существует проблема в авиа-, железнодорожных перевозках, доставках автотранспортом. Груз из КНР поступает железнодорожным транспортом, что, в свою очередь, привело к дефициту подвижного состава. Также негативную роль сыграл дисбаланс между входящими и исходящими грузопотоками Россия–Китай, где разница составляет 20 % в пользу импорта в Россию.

Транспортное пространство России представлено на рисунке 11 и включает в себя пять основных элементов, которые могут рассматриваться как факторы, а именно: геополитический, ресурсный, экономический, географический, демографический.



Рисунок 11 – Транспортное пространство России

Создание интеллектуальных транспортных систем является первоочередной задачей развития транспортной логистики России.

Основные цели представлены на рисунке 12 и направлены на оптимизацию работы транспорта, безопасности дорожного движения, создания новых транспортных систем и коридоров с включением в международную транспортную логистику. Приоритетным направлением является развитие интермодальных грузовых перевозок.



Рисунок 12 – Основные цели интеллектуальных транспортных систем

Среди ключевых задач развития логистической деятельности является устойчивое развитие региональных транспортных систем; транспортных систем городских агломераций; развитие водных транспортных путей, что особенно актуально для районов Крайнего Севера и Дальнего Востока (рис. 13).

Создание скоростных и высокоскоростных железных дорог:
Развитие высокоскоростного и скоростного пассажирского движения.
Внедрение скоростного грузового движения, в первую очередь – контейнерного и контейнерного.
Транспортные системы городских агломераций:
Развитие транспортной инфраструктуры городских агломераций.
Закономерности развития транспортных систем и средств городских агломераций.
Региональные транспортно-логистические системы:
Внедрение научных методов (управленческих, технических, технологических, экономических).
Развитие логистической инфраструктуры.
Развитие автомобильных дорог:
Новые технологии и материалы в строительстве инфраструктуры.
Интеллектуальные системы управления движением и безопасностью.
Инновационные транспортные средства.
Развитие авиационного транспорта
Разработка перспективных летательных средств различного вида и предназначения.
Совершенствование авионики, систем управления полетами и безопасностью.
Развитие внутренних водных путей:
Развитие транспортных средств внутренних водных путей.
Развитие инфраструктуры (расширение и углубления судоходных путей и гидросооружений) международных транзитных коридоров.
Совершенствование международного транспортного и таможенного права в области международных перевозок по внутренним водным путям.
Организация новых морских мировых водных путей и их обеспечение
Северный морской путь.
Внутренние водные пути Европа – Индийский океан.
Никарагуанский канал.
Модернизация и расширение существующих трансконтинентальных каналов (Панамский, Суэцкий).
Глобальные сухопутные транспортные проекты:
Развитие путей из Африки в Азию.
Создание путей из Чукотки на Аляску.
Создание путей из Японии в Россию.
Развитие путей из Европы в Африку.
Новый «Шелковый путь».

Рисунок 13 – Стратегические направления транспортной логистики в России

Особого внимания требуют вопросы таможенной логистики, развития международных транспортных систем и коридоров и ряд других вопросов, решение которых позволит ускоренными темпами развиваться транспортной логистики в России.

2.2 Оценка транспортной логистики КНР

Огромную роль в развитии любой страны играет транспорт, от того, насколько развита транспортная сеть, зависит ее социально-экономическое развитие.

Транспортная отрасль Китая является одной из ведущих в мире, в которой лидирующее положение занимают морской, железнодорожный и автомобильный транспорт (рисунок 14).

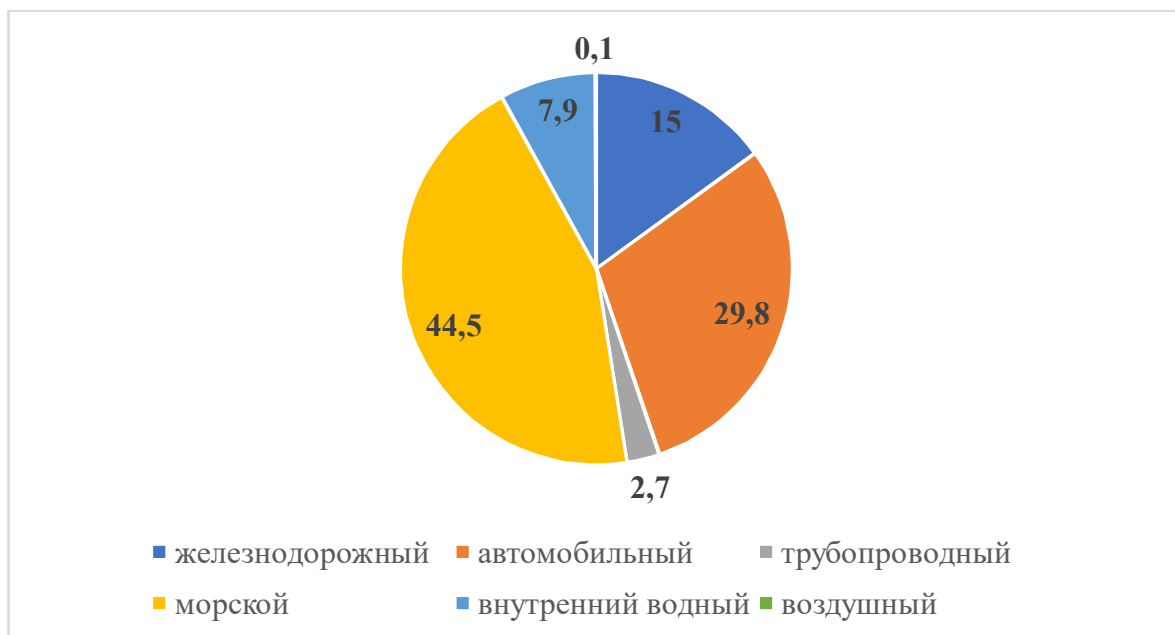


Рисунок 14 – Структура видов транспорта, % [51]

По данным исследования Центра макроэкономики и методологии прогнозирования, протяженность железнодорожного транспорта в КНР на 2022 г. составила 154,9 тыс. км (рис. 15, 16).

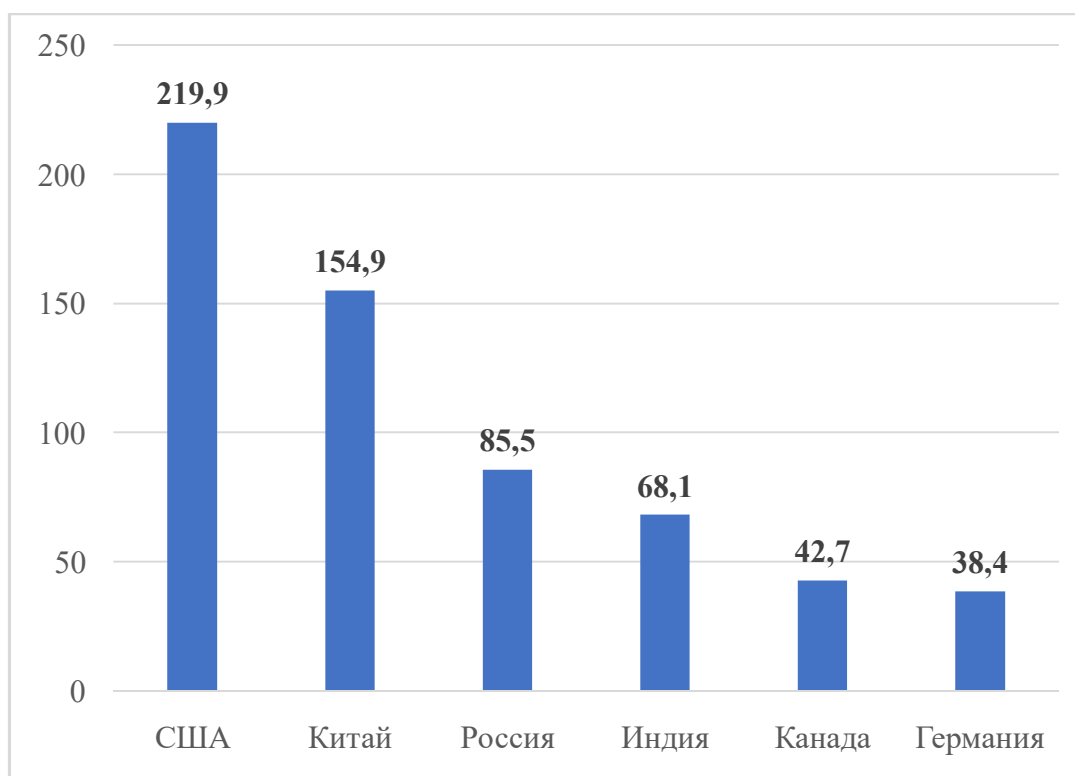


Рисунок 15 – Протяженность железнодорожной сети Китая, тыс. км
[26, 27, 51, 63, 66]

Минерально-сырьевая база, которая находится на севере республики, направляется в центральные и южные провинции страны, восточная часть Китая соединяется посредством железнодорожной сети с отдаленными провинциями западной части страны. Таким образом, железнодорожный транспорт в Китае имеет большое значение и является драйвером развития экономики страны.



Рисунок 16 – Железнодорожная сеть КНР [66]

С 2019 г. протяженность железных дорог КНР увеличилась более чем на 54 % (рисунок 13).

Высокий темп развития железнодорожного транспорта объясняется его основными преимуществами, такими как экономичность, энергоэффективность и экологичность, которые являются особо значимыми для Китая.

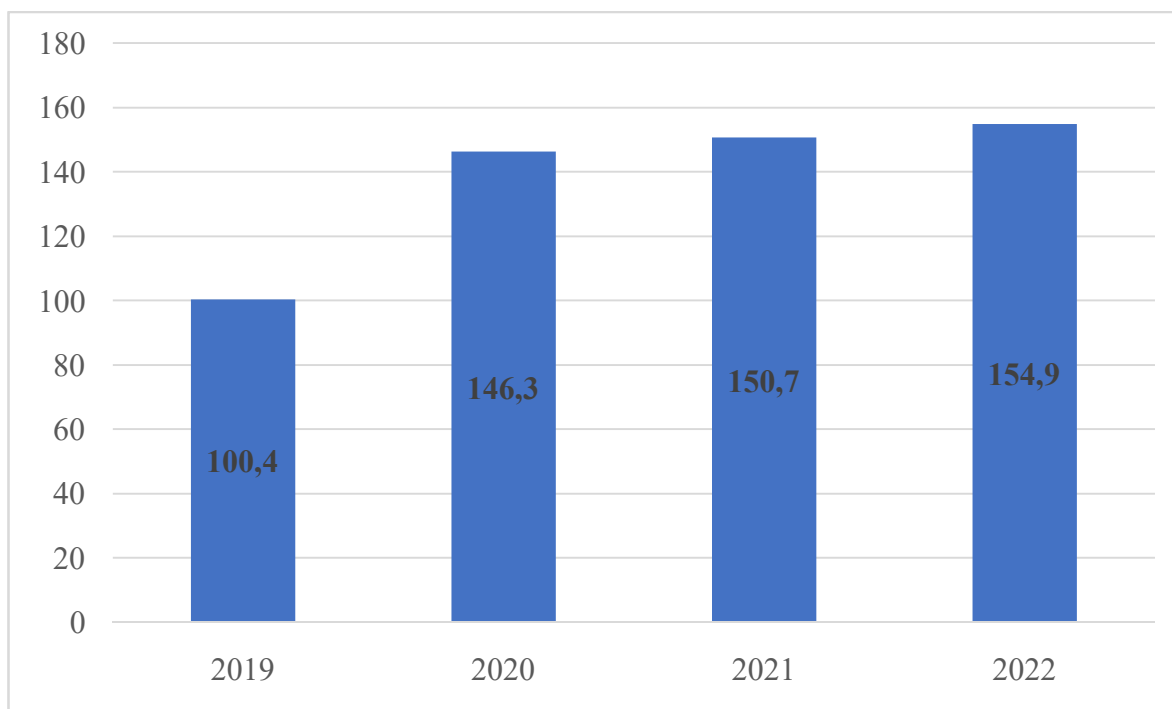


Рисунок 17 – Протяженность железных дорог КНР, тыс. км [39, 63]

Объем перевозок грузов по железнодорожной сети в 2023 г. возрос на 16,27 % с 2019 г. (5 млрд т.) (рисунки 17, 18).

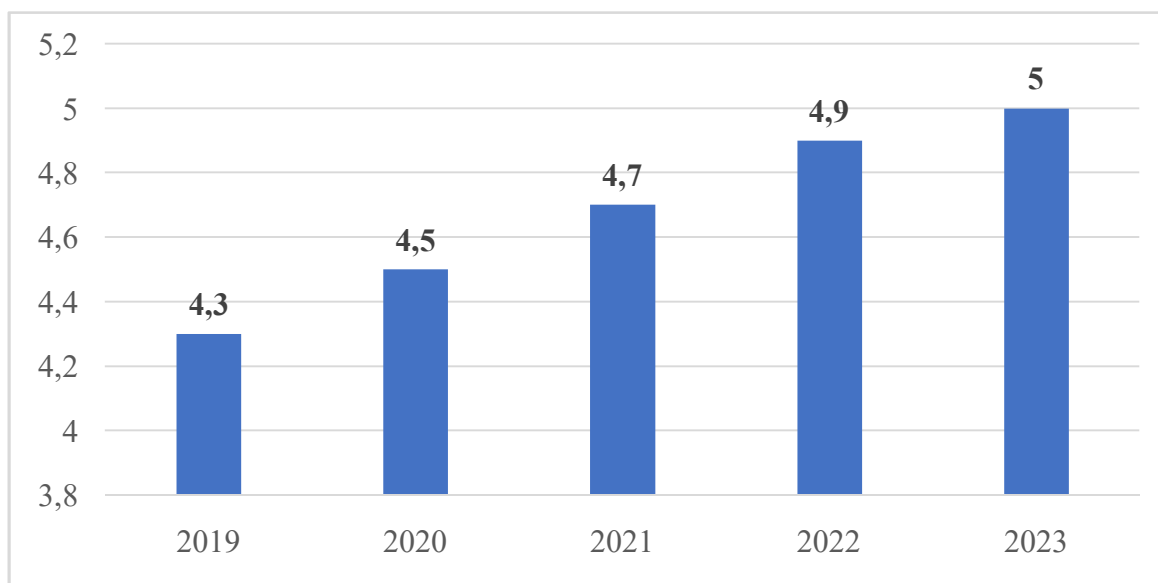


Рисунок 18 – Объем перевозок грузов в КНР, млрд т [63]

Даже в период распространения коронавирусной инфекции в стране продолжалось повышение объема грузоперевозок грузов (рисунок 19).

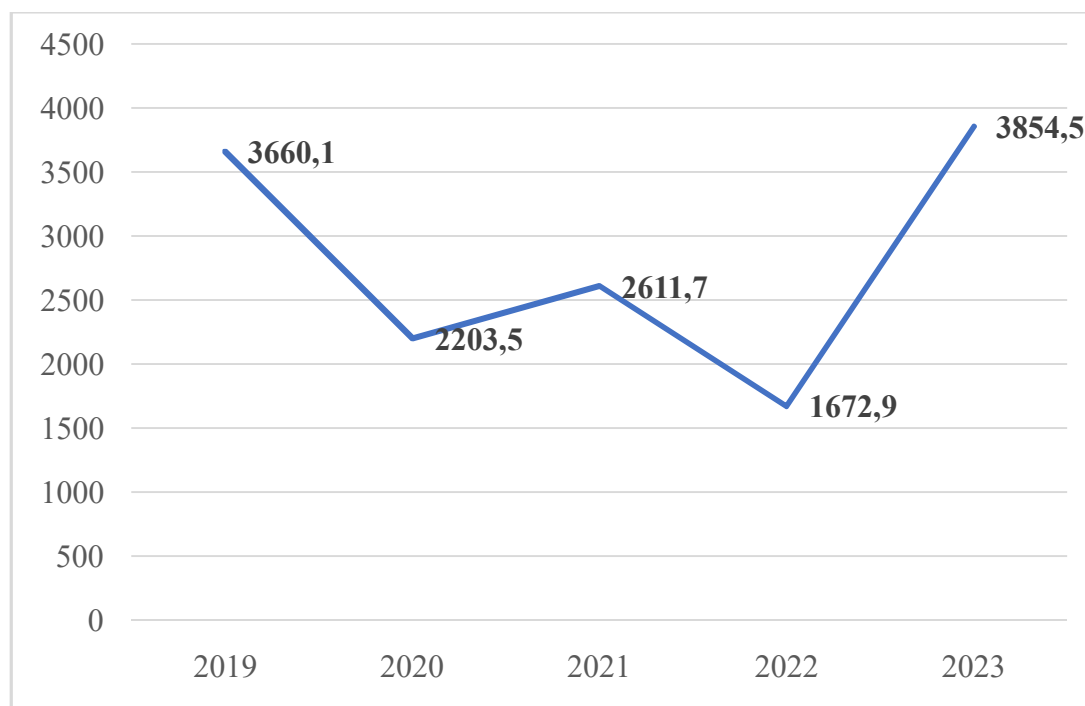


Рисунок 19 – Объем перевозок пассажиров в КНР железнодорожным транспортом, млн пасс. [63]

Динамика роста грузооборота железнодорожного транспорта составила 20,8 % (рисунок 20).

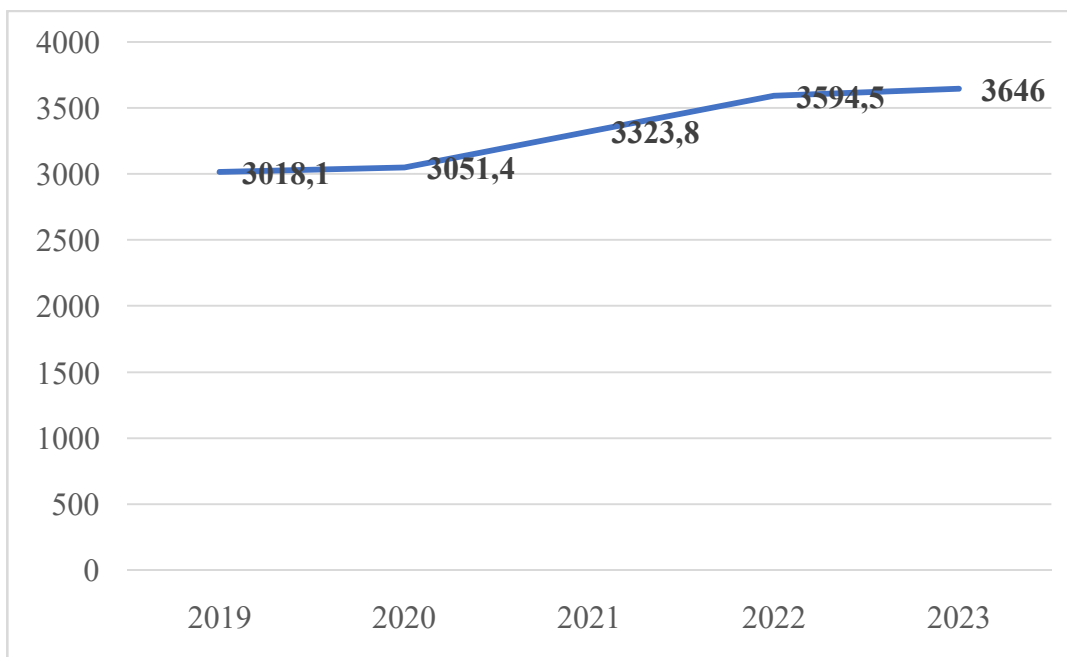


Рисунок 20 – Динамика грузооборота железнодорожного транспорта в КНР, млрд т-км [66]

Положительная динамика грузооборота связана не только с ростом объемов перевозок грузов, но и с увеличением длины маршрутов перевозки включительно до 2022 г. (рисунок 21).

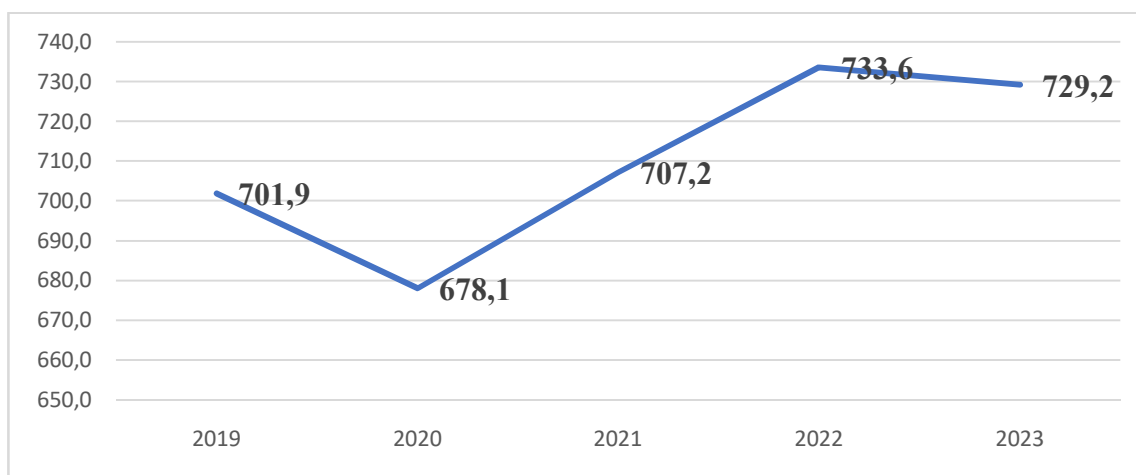


Рисунок 21 – Средняя длина маршрута перевозки грузов железнодорожным транспортом в КНР, км [66]

Среднее расстояние перевозки железнодорожным транспортом в Китае составило в 2023 г. 729,2 км.

Общая протяженность автомобильных дорог КНР составила 5,35 млн км, что в 5,6 раз больше, чем в 2019 г. (рисунок 22).

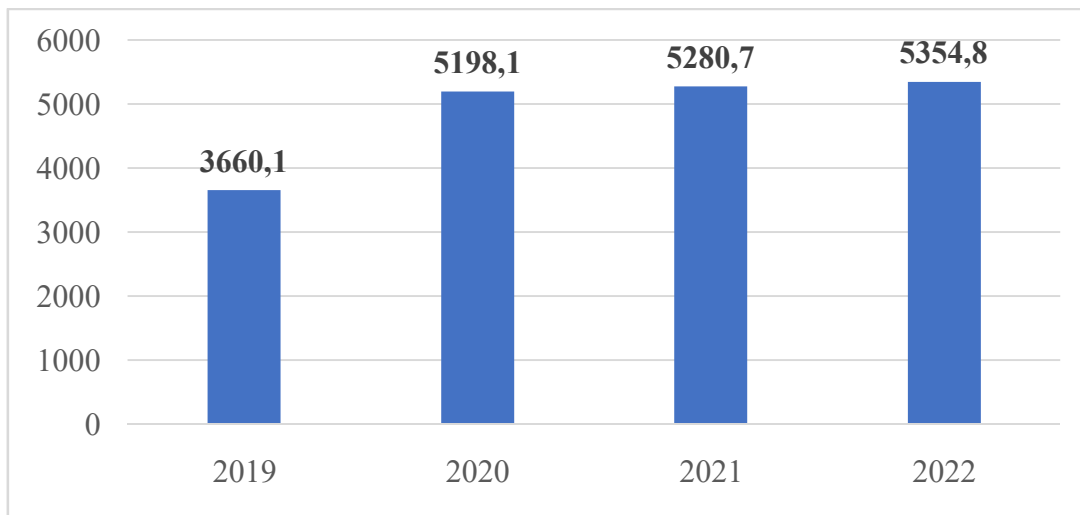


Рисунок 22 – Протяженность автомобильных дорог КНР, тыс. км [49]

Только за последний год протяженность автомобильного полотна увеличилась на 1,4 %, что составило 74,1 тыс. км.

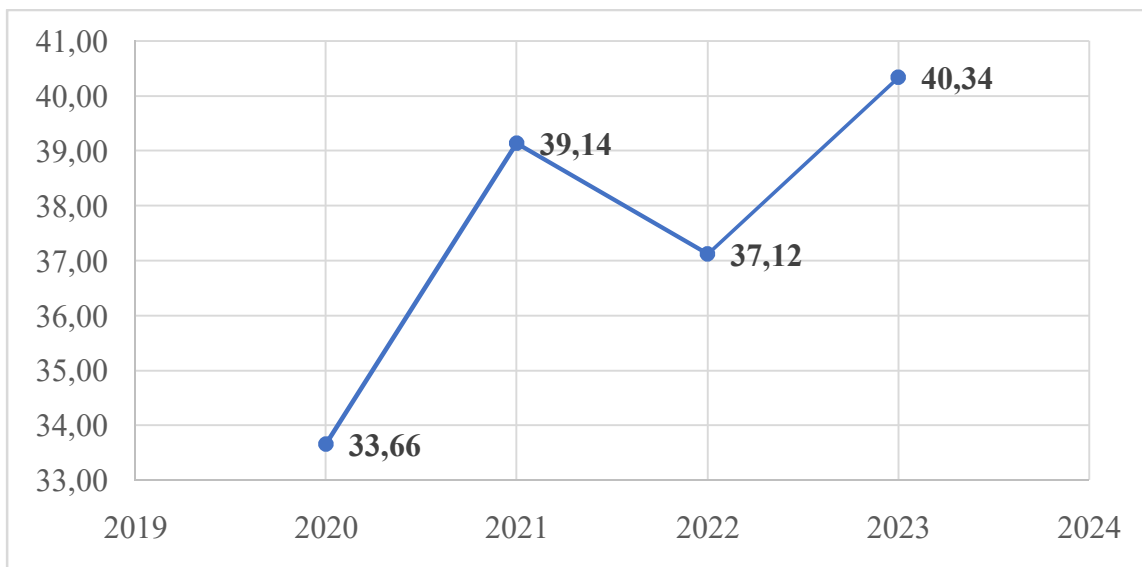


Рисунок 23 – Объем перевезенных грузов автомобильным транспортом, млрд т [50, 61]

Автомобильный транспорт КНР – основной для внутренних грузовых перевозок. Объем перевозимых грузов автомобильным транспортом значительно превышает объемы перевозки грузов по железной дороге. В 2023 г., по данным Infranews, объем погрузки на автотранспорте составил 40,34 млрд т, что стало на 8,7 % выше показателя прошлого года [50].

Высокий объем автомобильных грузоперевозок объясняется преимуществом данного вида транспорта, заключающегося в его проходимости: автомобильный транспорт позволяет доставлять грузы из отдаленных районов,

где нет доступа для других видов транспорта. Это преимущество делает данный вид транспорта ключевым компонентом снабженческой и дистрибуционной логистики.

Поскольку ключевым направлением устойчивого развития Китайской народной республики на сегодняшний день становится уменьшение углеродного следа, Правительство страны ежегодно ужесточает требования к экологичности автомобильного транспорта, в том числе и грузового.

В связи с этим в стране в последние несколько лет активно практикуется переход тяжелого грузового автотранспорта на сжиженный природный газ (СПГ). Основной объем потребления приходится на тяжелые магистральные тягачи, работающие на СПГ, численность которых в Китае уже превысила 240 тыс. ед. Для сравнения, в России на 2022 г. зарегистрировано 63,6 тыс. тяжелых магистральных тягачей, использующих альтернативное топливо СПГ в качестве основного вида топлива.

Китай на сегодняшний день уже является мировым лидером по использованию СПГ на транспорте. В 2012 г. в Китае насчитывалось 35 малотоннажных комплексов СПГ и 700 КриоАЗС, в 2020 г. Китай располагал уже 4,1 тыс. КриоАЗС [42].

Помимо автомобильного и железнодорожного транспорта в Китае для перевозки грузов используются внутренние водные пути (рисунок 20), реки Хэйлуцзян, Янцзы, Чжуцзян, Хуанпу, также Пекин – Ханчжоу – канал [51] (рис. 24).

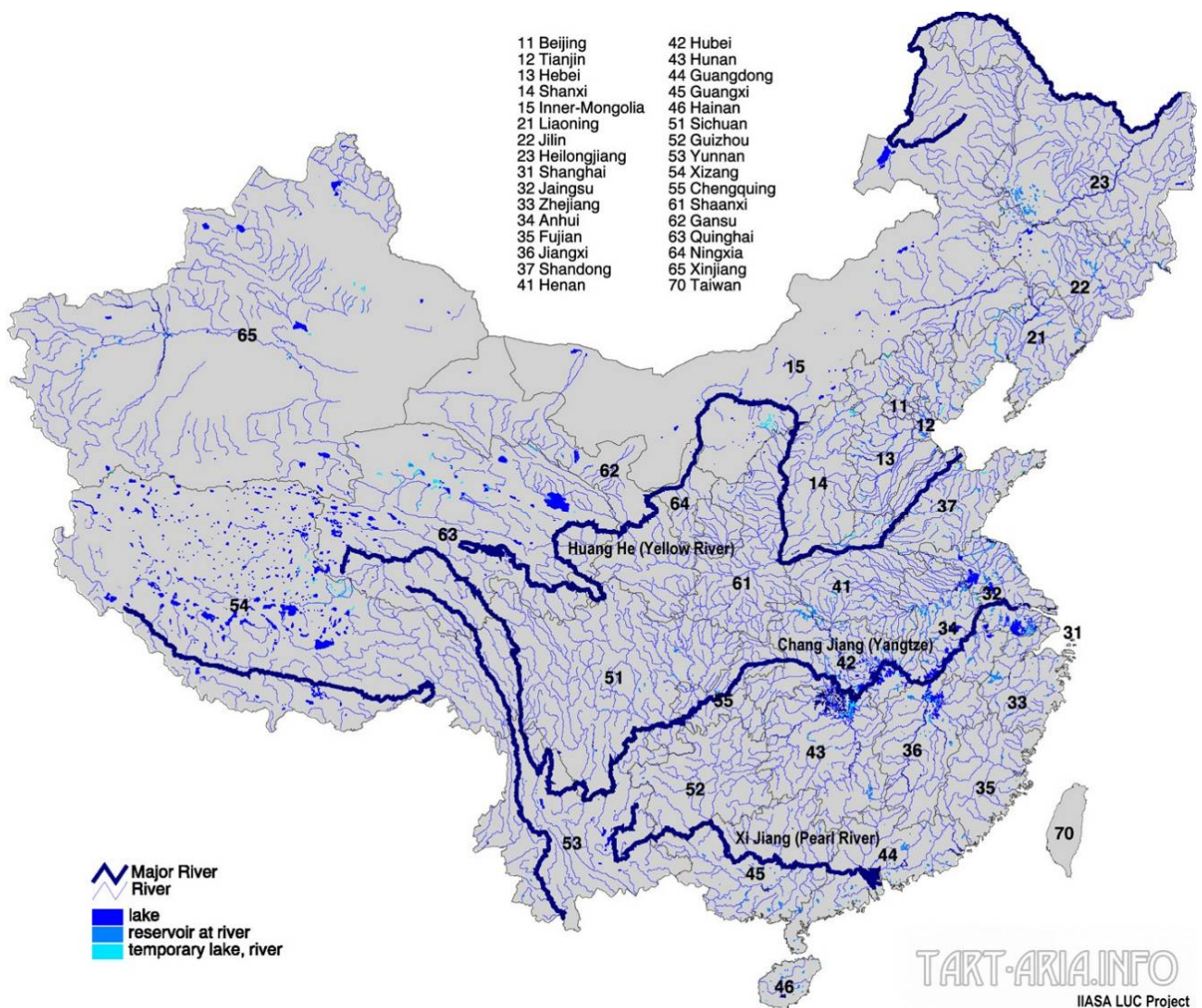


Рисунок 24 – Внутренний водный путь КНР [61]

Объем перевозок грузов по внутренним судоходным путям республики ежегодно растет. За последний год рост объемов перевозки грузов внутренним водным транспортом составил 9,3 % и достиг 9,4 млрд т.

Рост объемов перевозок грузов по внутренним водным путям обусловлен высоким уровнем инвестиций в данную транспортную отрасль, которые способствуют увеличению внутреннего спроса. По данным источника, в первом полугодии 2023 г. размер инвестиций во внутренний водный транспорт составил 12,8 млрд долл.

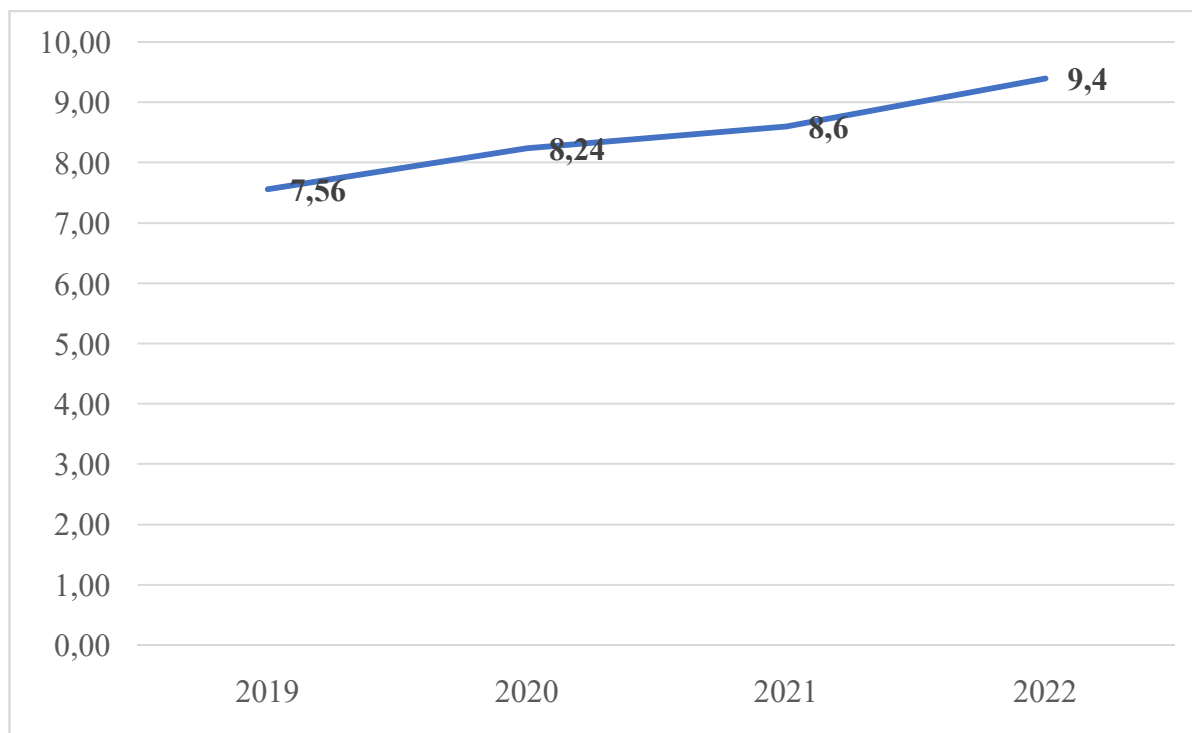


Рисунок 25 – Объем перевозки грузов водным транспортом, млрд т [53]

В Китае развитие транспорта является ключевым направлением, поэтому правительство страны разрабатывает методы и инструменты, которые позволяют комплексно развивать транспортно-логистическую сеть. Одним из таких инструментов является План действий по развитию транспортной сети на период 14-й пятилетки (2021–2025 гг.). Согласно плану развития транспортная отрасль Китая должна расширяться, увеличиться до 18,5 тыс. км протяженность внутренних водных путей, железнодорожная сеть – до 165 тыс. км, автомагистрали для скоростного движения – до 190 тыс. км.

Одним из важных направлений комплексного развития транспортной отрасли власти страны выделяют развитие мультимодальных перевозок [53].

Основной целью развития транспорта, согласно Плану, является переход к более экологичной и интеллектуальной транспортной системе. Практическое использование искусственного интеллекта в транспортной отрасли уже приносит высокие экономические эффекты. Данная технология позволяет сокращать издержки транспортных компаний за счет оптимизации логистических цепочек. Так, китайская компания TuSimple в 2023 г. совершила переход к автотранспорту, управляемому искусственным интеллектом.

Таким образом, транспортная логистика Китая может включать все виды транспорта, наиболее используемый во внутреннем сообщении является автомобильный и железнодорожный.

Китай является ведущей страной по использованию внутреннего водного транспорта в перевозке грузов. При этом основной целью развития транспорта является создание интеллектуальной и экологичной системы, о чем свидетельствует переход тяжелого магистрального грузового автомобильного транспорта на альтернативные виды топлива (СПГ), позволяющие снижать углеродные выбросы в атмосферу.

2.3 Трансграничная логистическая деятельность в сфере электронной коммерции между КНР и РФ

Трансграничная электронная коммерция – процесс покупки продукции или услуг через государственные границы при помощи Интернет-ресурсов.

Трансграничная электронная коммерция является частью мировой электронной коммерции. Благодаря процессам цифровизации и развитию мировой логистики все больше покупателей закупают продукцию посредством трансграничных платформ электронной коммерции.

Китай на протяжении многих лет остается лидером рынка мировой электронной коммерции: в 2023 г. более 52,1 % мирового рынка электронной коммерции осуществлялось КНР [55].

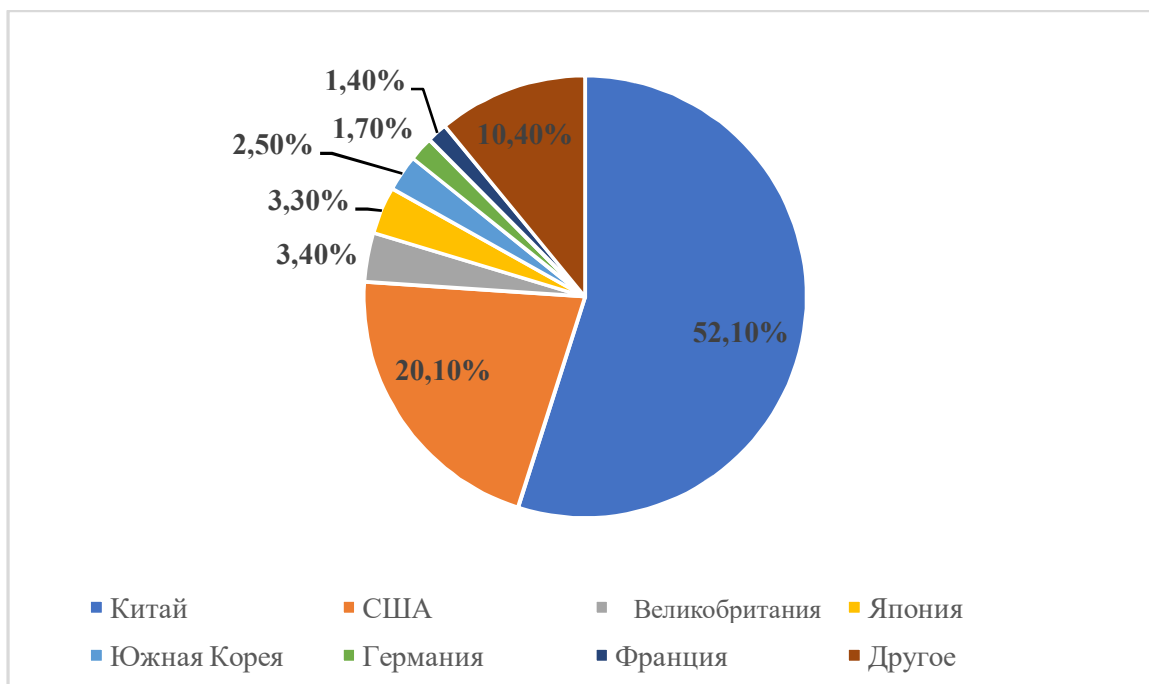


Рисунок 26 – Структура мирового рынка электронной коммерции, % [55]

Согласно статическим данным Statista, объем трансграничной электронной торговли в Китае в 2023 г. достиг 551,77 млрд юаней, что стало на 4,6 % выше 2022 г. (рисунок 27).

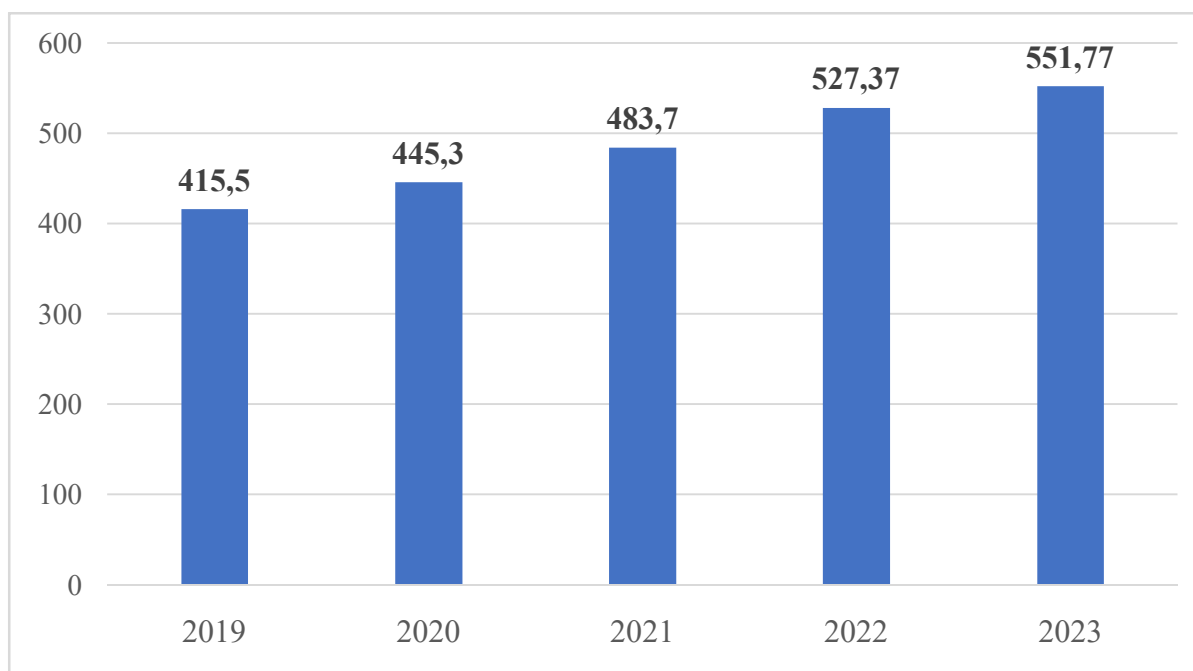


Рисунок 27 – Объем трансграничной электронной торговли в Китае, млрд юаней [40]

Рынок трансграничной электронной коммерции Китая является одним из крупнейших в мире, что обусловлено развитием интеграционных моделей

цифровой экономики Китая, большим количеством партнеров и высоким ростом потребления [55]. Рост трансграничной электронной торговли в Китае был обусловлен ростом пользователей Интернета, быстрым внедрением смартфонов, доступностью альтернативных платежных решений (Alipay и WeChat Pay).

Традиционными международными платформами электронной коммерции в Китае являются Taobao International, Tmall International, JD.com, Suning, Pinduoduo (рисунок 28). Эти платформы предоставляют большой ассортимент товаров и удобный способ совершения покупок.



Рисунок 28 – Основные площадки электронной коммерции Китая [55]

Стремительно развиваются социальные торговые электронные площадки, которые изначально были лишь развлекательными приложениями (Douyin, Kuaishou и т.д.). Успех социальной коммерции заключается в тесном взаимодействии пользователей с продавцами и между самими пользователями, а также в огромной базе пользователей, которую социальные сети успели накопить к моменту трансформации.

Аналитики считают, что социальная электронная коммерция – это будущее электронной коммерции, рамки между традиционными маркетплейсами и площадками социальной электронной коммерции в ближайшем времени начнут исчезать, поскольку крупные игроки традиционной

электронной коммерции внедряют элементы social e-commerce на своих платформах [60].

По данным отчета «Asia Pacific Цифровой поворот на Восток», структура рынка электронной торговли распределилась следующим образом: больше половины рынка приходится на Tmall Group (Taobao, Alibaba) (53 %). На JD приходится 20 % рынка, и 15 % на Pinduoduo. Оставшиеся 12 % разделили между собой другие компании (рисунок 29).

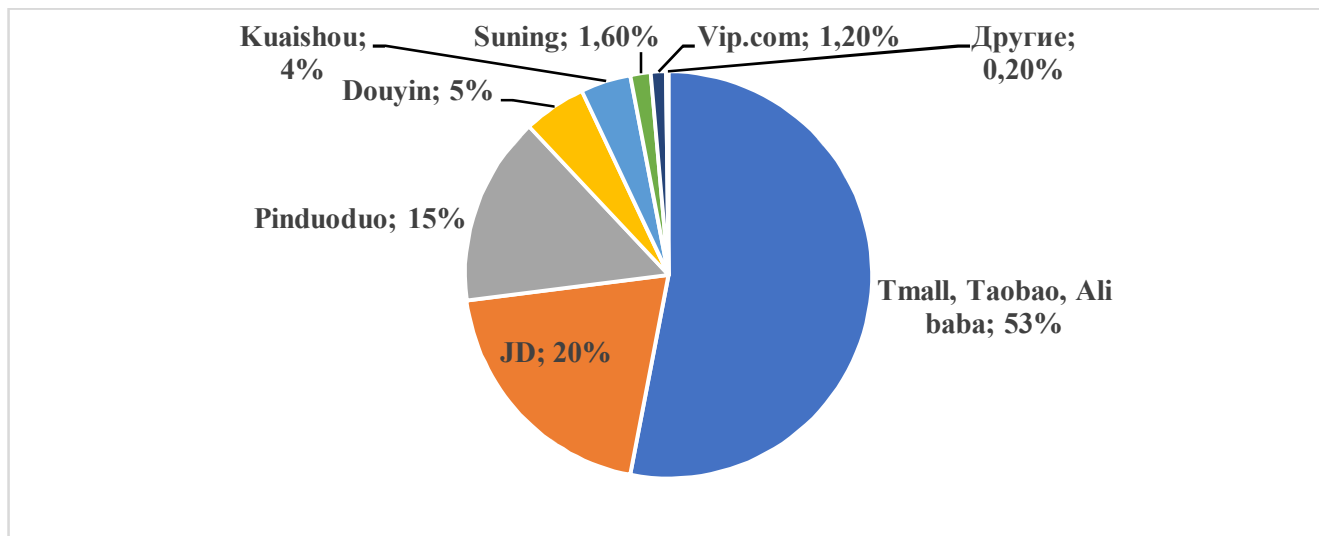


Рисунок 29 – Структура рынка трансграничной электронной торговли по традиционным торговым электронным площадкам, % [60]

Трансграничная логистическая сеть электронной коммерции в Китае достаточно развита, и многие компании обеспечивают мировые поставки и разнообразные транспортные возможности. Российская трансграничная логистическая сеть электронной коммерции постоянно совершенствуется, но по-прежнему имеет некоторые проблемы, как, например, длительное время транспортировки Почтой России и сложные таможенные процедуры.

Китайские трансграничные платформы электронной коммерции обычно поддерживают различные способы оплаты, включая Alipay, WeChat Pay и Unionpay. Способы оплаты трансграничной электронной коммерции в России включают оплату кредитными картами и электронными кошельками.

Вместе с тем необходимо выделить проблемы, существующие в трансграничной электронной торговле между Китаем и Россией.

Первая проблема затрагивает вопросы логистики и транспортировки товара. Трансграничная электронная торговля предполагает международную транспортировку и доставку товаров, а эффективность и надежность логистических связей играют важную роль для ее развития. В настоящее время организованы и успешно функционируют железнодорожные перевозки между Китаем, Россией и Европой; морские транспортные маршруты между такими портами, как Далянь, Циндао и Шанхай в Китае, и такими портами, как Владивосток и Санкт-Петербург в России; китайско-российские рейсы, осуществляемые рядом авиакомпаний.

Однако в логистической сети и системе распределения между Китаем и Россией все еще существуют некоторые проблемы, такие как сложные таможенные процедуры и длительные сроки транспортировки, что приводит к задержкам в доставке и снижению качества обслуживания клиентов.

Другая проблема для трансграничной электронной коммерции Китая и России касается языковых и культурных различий. Языковые различия повлекли за собой необходимость перевода и передачи торговой информации для клиентов на трансграничных платформах электронной коммерции с целью облегчения коммуникации между продавцом и покупателем. Языковые барьеры приводят к неточной или беглой передаче информации, что влияет на решение потребителей о покупке и на их впечатления. Поэтому компаниям-продавцам необходимо учитывать многоязычную поддержку и маркетинговые стратегии, специально созданные для адаптации к различным культурным предпочтениям для привлечения целевой аудитории и удовлетворения их потребностей.

Также необходимо отметить, что между Китаем и Россией существуют культурные различия, в том числе в ценностях, обычаях и нравах. Они вызывают необходимость применения различных маркетинговых стратегий позиционирования продукта и изучения пользовательского опыта в трансграничной электронной коммерции. В данном случае компаниям-продавцам необходимо понимать культурные особенности китайских и российских потребителей и адаптироваться к ним, чтобы лучше

соответствовать их потребностям и ожиданиям. В противном случае культурные различия могут привести к неправильному пониманию маркетинговых сообщений, несоответствию продукции и снижению доверия потребителей к бренду.

Еще одна проблема трансграничной электронной коммерции Китая и России связана с узнаваемостью бренда и доверием к нему. Потребители в Китае и России могут по-разному относиться к брендам и продавцам на трансграничных платформах электронной коммерции. Так, например, у них могут возникнуть сомнения в отношении незнакомых брендов или продавцов из других стран. Поэтому требуется больше времени и усилий, чтобы повысить узнаваемость бренда и доверие к нему на территории другой страны.

Следует выделить еще одну проблему трансграничной электронной коммерции Китая и России, которая связана с проблемами платежных систем и различием валюты двух стран. Трансграничная электронная коммерция включает в себя валюты и платежные системы в разных странах и регионах. По-прежнему существуют некоторые ограничения и неудобства при трансграничных платежах между Китаем и Россией, такие как проблемы с обменным курсом и различия в способах оплаты. Это усложняет процесс совершения покупок и создает неудобства для потребителей. Кроме того, на трансграничной электронной коммерции Китая и России отражается различие в законодательстве и нормативных актах. Трансграничные компании электронной коммерции должны соблюдать законы и нормативные требования двух стран, включая таможенные правила и защиту интеллектуальной собственности. Трансграничная электронная коммерция между Китаем и Россией, возможно, должна соответствовать единым правилам и требованиям, что может снизить операционные расходы и риски для компаний.

Китай – высокодоходный рынок и один из самых популярных, когда дело доходит до принятия решения о глобальной экспансии.

Чтобы воспользоваться изменениями в сфере электронной коммерции, а также войти в список корзин покупок китайских покупателей, важно

соответствующим образом адаптировать магазины электронной коммерции – задача, с которой лучше всего справляется надежная и профессиональная служба языкового перевода.

2.4 Анализ внешнеэкономической деятельности и товарооборота КНР и РФ

Китай является основным торговым партнером России на протяжении долгих лет (рисунок 30). Причем внешнеторговый оборот между данными странами намного превышает показатели внешней торговли с другими странами.

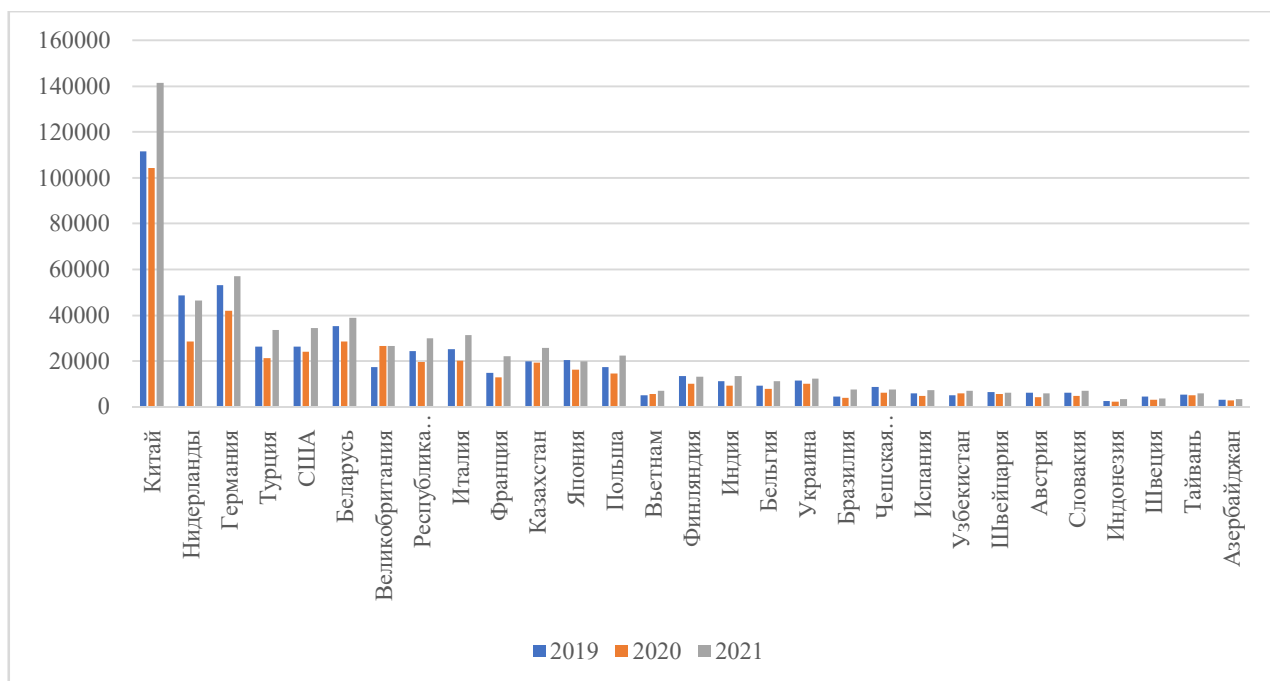


Рисунок 30 – Внешнеторговый оборот стран с Россией [63]

После начала специальной военной операции внешнеторговые связи России с Китаем еще больше укрепились. А внешнеторговый оборот между странами вырос до 240 млрд долл. США в 2023 г., превысив прогнозные значения аналитиков (рисунок 31).

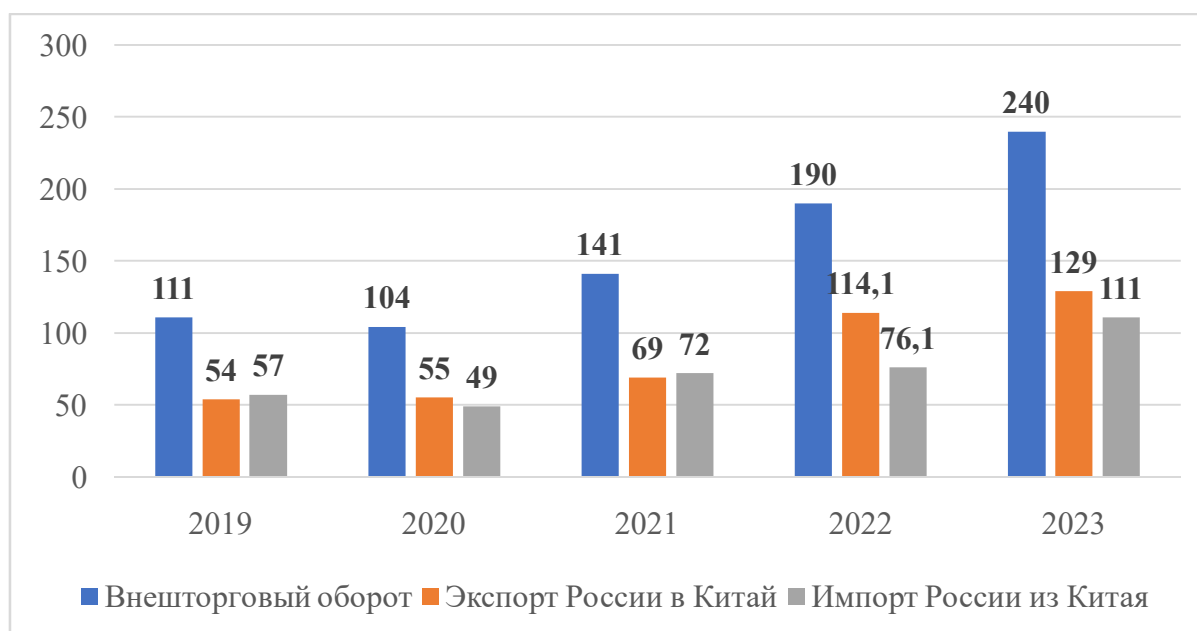


Рисунок 31 – Внешнеторговый оборот Китая и России за 2019–2023 гг., млрд долл. США [63, 67]

После введенных в отношении России санкций часть поставок нефти и угля, которые страна традиционно направляла на запад, были перенаправлены на Китай, поэтому в 2022 г. отмечался значительный рост российского экспорта, который продолжился в 2023 г.

В 2022 г. рост экспорта из России в Китай составил 65 %, что обусловлено высокими объемами поставок сырой нефти и угля, в 2023 г. рост экспорта немного замедлился и составил 13 % по отношению к 2022 г.

Стоит отметить, что сальдо экспорта и импорта для России было положительным, это говорит о том, что объем товаров, направленных из страны, превышает объем импортированных товаров.

Если рассматривать взаимную торговлю России и Китая, то можно также отметить, что несмотря на небольшое стоимостное отличие, из России в Китай направляются большие объемы грузов.

В 2023 г. в Китай было направлено 277 млн тонн, что стало на 35,78 % выше предыдущего года. Тогда как из Китая в Россию было направлено всего 23 млн тонн, что на 35,29 % выше 2022 г., но значительно ниже объемов экспорта в массовом выражении.

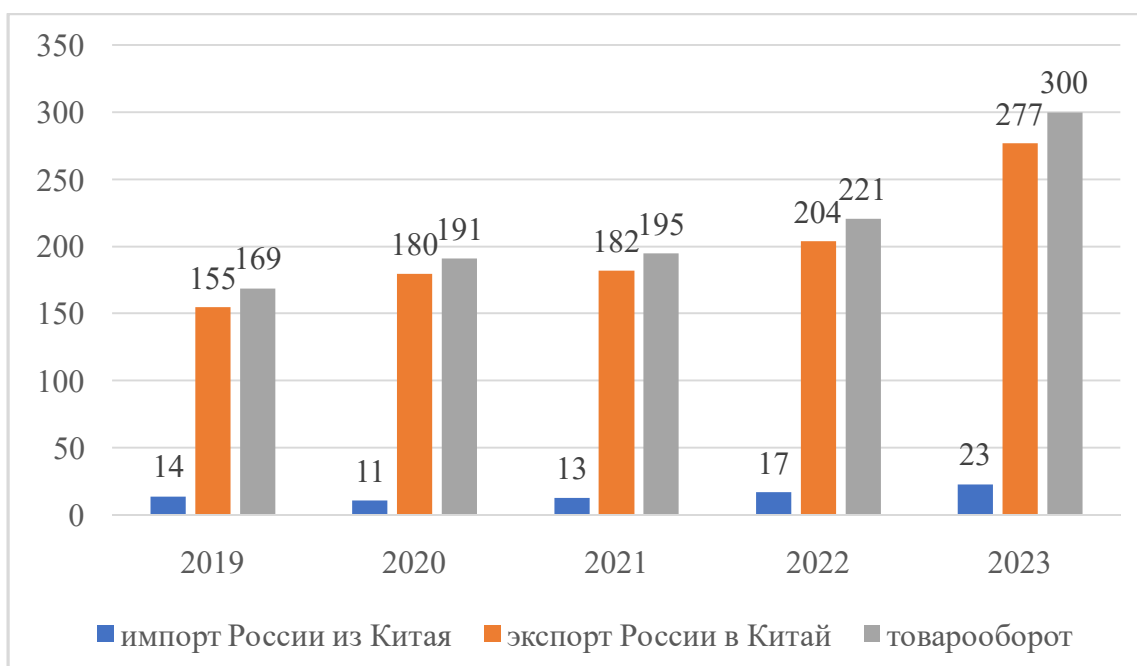


Рисунок 32 – Внешнеторговый оборот Китая и России за 2019–2023 гг., млн тонн [63]

Данная неравномерность объясняется разной структурой товаров, направляемых из стран.

Так, в структуре экспорта из России преобладают нефтяные грузы и уголь. Они занимают большую часть всего объема товаров, направленного в Китай.

В структуре экспорта хлебные грузы (зерновые и зернобобовые культуры и продукты переработки) занимают 4 % (10 млн тонн).

По данным Россельхознадзора, в 2023 г. экспорт зерновых культур в Китай вырос в три раза по сравнению с 2022 г. [64]. В основном это стало возможно благодаря расширению перечня видов зерновой продукции, допущенной к поставкам на рынок Китая.

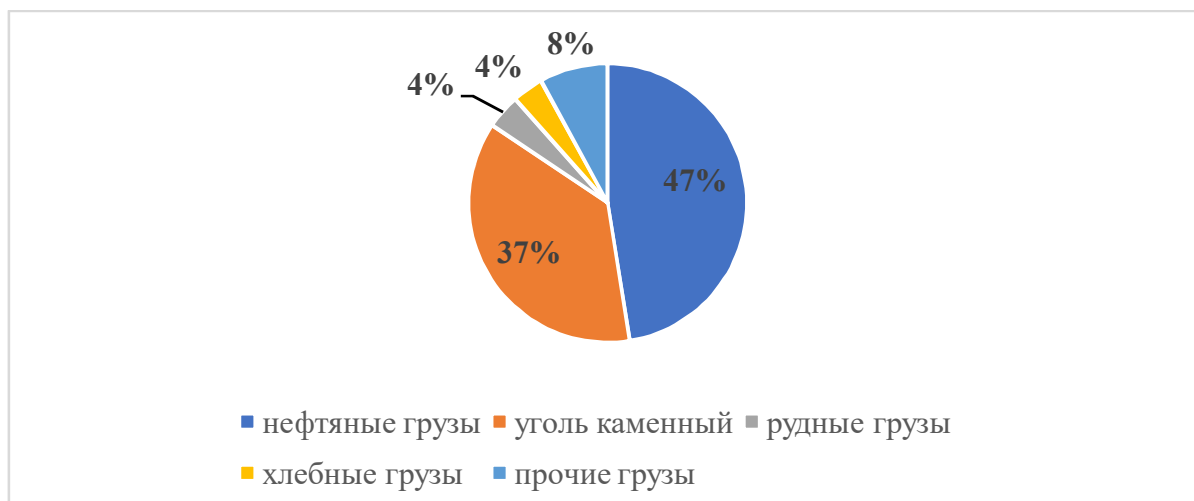


Рисунок 33 – Структура экспорта товаров из России в Китай в 2023 г., % [63]

Значительно вырос экспорт рудных грузов в Китай, в основном за счет роста экспорта цинковой руды и концентрата на 24 % по отношению к 2022 г.

Рассматривая структуру экспорта товаров в Китай, можно выделить главную особенность – более 80 % всего товарооборота, направленного в Китай, составляет сырье (нефть, уголь, руда). Это объясняется тем, что Китай компенсирует нехватку собственных ресурсов, которые используются в промышленности, а также наращивает производство отдельных видов товаров для выхода на новые рынки и увеличения доли существующих мировых рынков. Поэтому структура импорта товаров, направленных из Китая, состоит в основном из готовой продукции.



Рисунок 34 – Структура импорта товаров России из Китая в 2023 г., %

После введенных санкций в отношении России и ухода многих западных производителей с российского рынка доля китайского импорта выросла до 40 % в общей структуре ввозимых в Россию товаров [64].

По данным Автостат, в Россию в 2023 г. было ввезено 80,3 тыс. автомобилей, из них на китайских производителей пришлось 78,5 %. При этом до событий февраля 2022 г. доля китайских автомобилей в России составляла всего 10 %. Общий прирост импорта наземного транспорта составил 258,6 % (т.е. рост более чем в 2,5 раза) (рисунок 35).



Рисунок 35 – Динамика экспорта товаров из Китая в Россию, млрд долл. США [63, 65]

Более чем на 50 % выросли поставки из Китая оборудования и механических устройств, а также инструментов и аппаратов.

Наблюдалось также увеличение ввоза обуви и трикотажной одежды на 38,8 % и 23 % соответственно.

В 2024 г., по прогнозам аналитиков, внешнеторговый оборот России и Китая продолжит расти. В перспективе он должен достигнуть 300 млрд долл. США, что станет на 25 % выше 2023 г. Россия продолжит наращивать объемы поставок нефти и угля в Китай, а также зерновых культур, о чем свидетельствуют соглашения о снятии определенных ограничений в области таможенного регулирования. Например, в 2023 г. увеличился перечень ввозимых зерновых культур, сняты ограничения на региональное происхождение культур (ранее были только 5 регионов).

Подводя итог анализа внешнеэкономической деятельности и товарооборота между Россией и Китаем, следует сформулировать основные выводы: Китай является основным торговым партнером России на протяжении длительного времени; за последние два года внешнеторговый оборот между Россией и Китаем значительно увеличился, основным фактором стали введенные санкции ЕС против России; в натуральном выражении объем экспорта России в Китай во многом превосходит импорт; в структуре экспорта России в Китай преобладают сырьевые товары, в основном это нефть и уголь; в структуре импорта России из Китая преобладают в основном готовая продукция; за последние годы в структуре импорта товаров из Китая увеличилась доля машин и оборудования, автомобилей, одежды и обуви.

Анализ логистики транспорта КНР позволил отметить, что логистическая отрасль играет роль распределения ресурсов, повышения мобильности населения, улучшения жизни, соединяя отдаленные провинции страны с развитыми регионами. Развитие мультимодальных перевозок, создание интеллектуальной и экологичной системы; переход к экологичной транспортной системе и на альтернативные виды топлива (СПГ) являются первостепенными задачами транспортной логистики Китая.

ГЛАВА 3 ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ

3.1 Инициатива «Один пояс – один путь»

Поскольку одной из основных проблем, выявленных в ходе анализа внешнеторговых отношений России и Китая, были выделены нехватка провозных мощностей и недостаток провозных мощностей сухопутного транспорта, то предлагается рассмотреть альтернативные варианты маршрутов, которые позволят обеспечить эффективную внешнеторговую деятельность данных стран.

Инициатива «Один пояс – один путь» была предложена в 2013 г. председателем КНР Си Цзиньпином как ключевое направление развития международной торговли между Китаем, Азией, Ближним Востоком и Европой. Основой проекта является Великий шелковый путь, который на протяжении тысячелетия стал основной торговой сухопутной магистралью, соединяющей страны Средиземноморья и Китайскую империю [10]. Значимость Великого шелкового пути очень высока, поскольку именно благодаря данной сухопутной магистрали произошло развитие международной торговли, начался обмен технологиями, а также культурный обмен, торговый путь сопутствовал росту крупных торговых городов.

Проект «Один пояс – один путь» включает развитие двух международных путей: сухопутный и морской. Сухопутный, который носит название «Экономический пояс Шелкового пути», включает страны, расположенные уже на сложившейся исторически сухопутной магистрали. Морской путь носит название «Морской Шелковый путь XXI века». Два пути разбиты на шесть экономических транспортных коридоров (рисунок 30).

Каждый коридор несет определенную важность для реализации проекта «Один пояс – один путь» и интеграции стран в единую транспортную сеть.

Для России наибольшую значимость представляет транспортный коридор «Новый Евразийский сухопутный мост» (Ляньюньган–Роттердам), где часть транспортного коридора проходит по территории России [5]. Сегодня ведутся

проекты по строительству и НИОКР по составным частям коридора, которые будут проходить по высокоскоростной железнодорожной магистрали. По данным исследователей, время в пути между Москвой и Пекином сократится в 4 раза: с 5,5 дней до 32 часов.

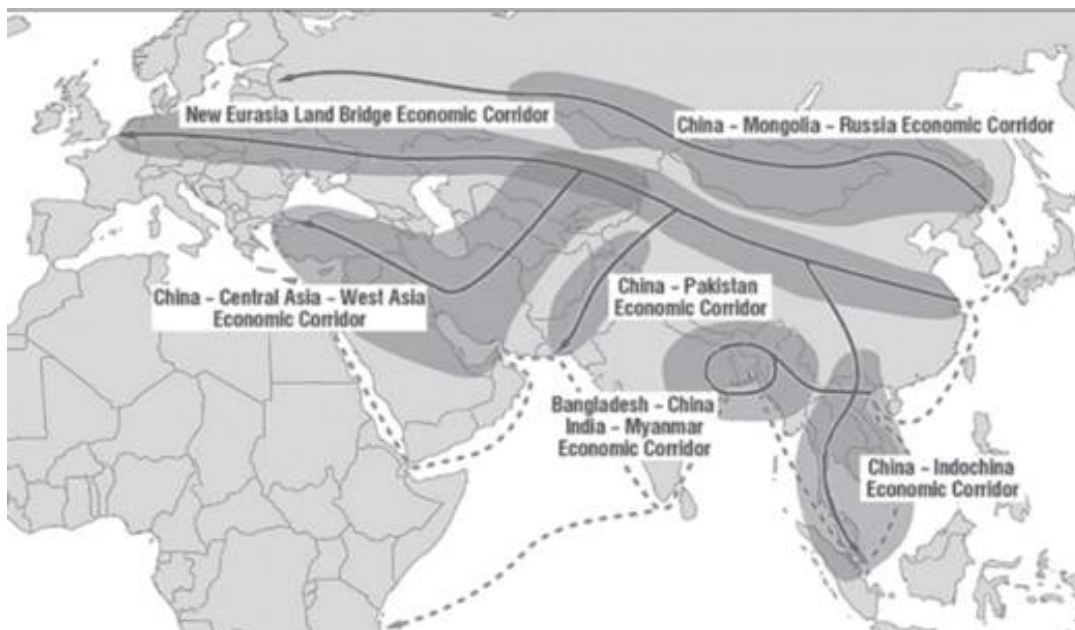


Рисунок 36 – Экономические транспортные коридоры «Один пояс – один путь» [5]

Транспортный коридор «Китай – Монголия – Россия» привлечет инвестиции в регионы Дальнего Востока, в том числе Забайкальского края, увеличение товарооборота между странами, развитие автомобильного рынка грузоперевозок, а также укрепление туризма между странами [8].

Основной целью проекта «Один пояс – один путь» являются: снижение барьеров и обеспечение свободной торговли и инвестиций, рост значимости национальных валют, усиление экономической интеграции через развитие единой транспортной инфраструктуры [30].

Основные области сотрудничества, которые предполагает инициатива «Один пояс – один путь», представлены на рисунке 37.

Т.е. инициатива «Один пояс – один путь» предполагает не только развитие международных торговых отношений, но направлена также на развитие социокультурных взаимоотношений стран-участниц, развитие социального аспекта стран, находящихся вдоль маршрута Шелкового пути.

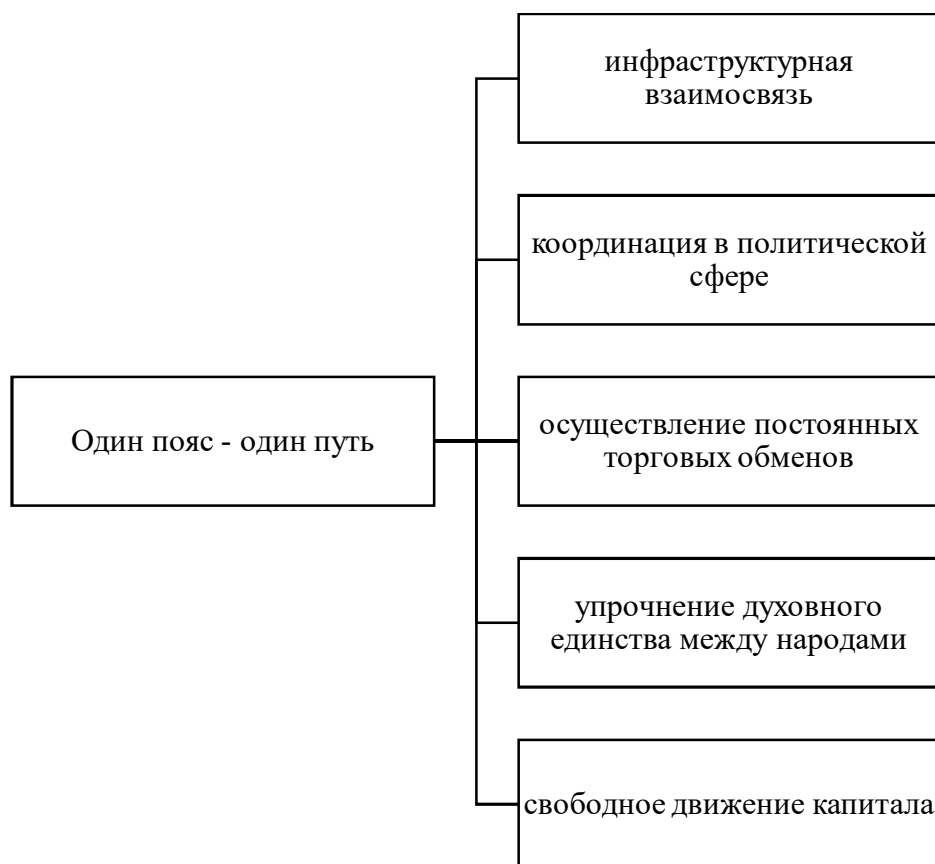


Рисунок 37 – Главные направления сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс – один путь» [30]

Китайские исследователи отмечают, что инициатива «Один пояс – один путь» благоприятно повлияла на уровень доходов населения, занятость. Основным показателем, который объективно отражает динамику этих показателей, является индекс человеческого развития (далее ИЧР). Авторы выделили наиболее значимые изменения в таких странах, как Узбекистан, Казахстан, Белоруссия, Азербайджан (рисунок 38).

С 2008 г. наибольшее изменение в ИЧР наблюдалось в Узбекистане, где индекс вырос на 0,068 п.п., это позволило стране достичь высокого ИЧР, что говорит о росте доходов и занятости населения.

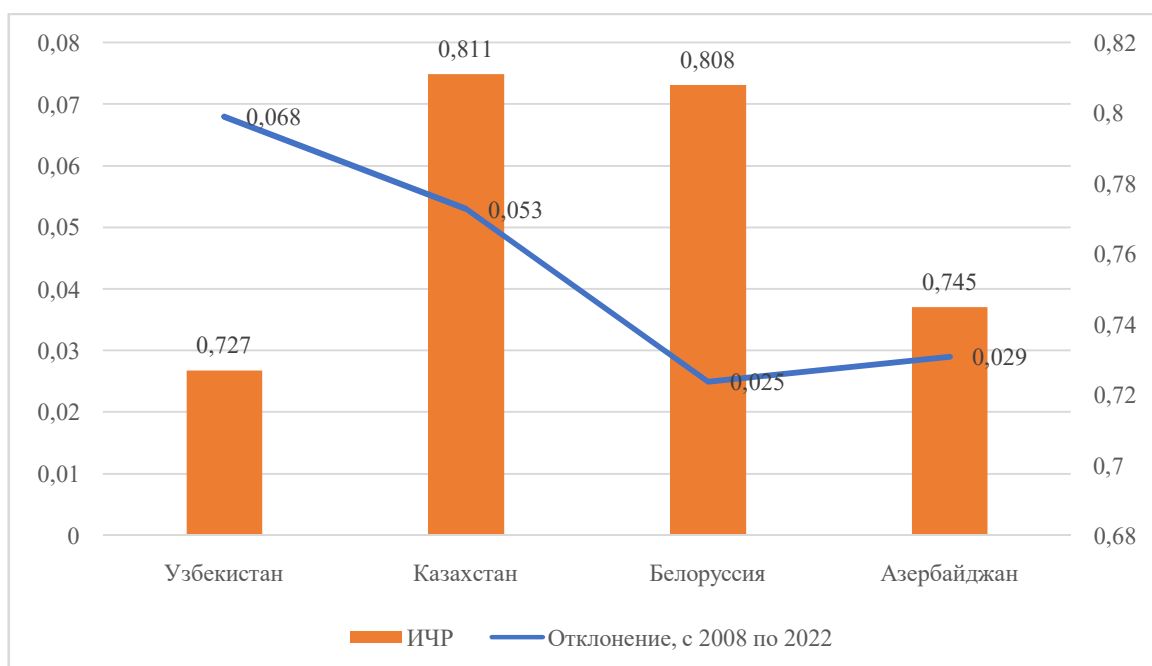


Рисунок 38 – Динамика интегрального показателя ИЧР в странах, находящихся вдоль Шелкового пути (составлено автором на основании источника) [30]

Еще одним направлением развития стран вдоль маршрута Шелкового пути является обмен технологиями, знаниями и культурой. Создание высокоинтеллектуальной транспортной сети в рамках инициативы «Один пояс – один путь» позволит странам совместно достичь высоких результатов в области технологий искусственного интеллекта, больших данных, облачных вычислений, что будет содействовать их процветанию и развитию [38].

Помимо социального и технологического аспекта проект имеет высокий экономический эффект, который проявляется в росте ВВП стран, участвующих в нем.

По экспертному мнению академиков РАН Акаева А.А. и Садовниченко В.А., которое основано на расчетах, проведенных посредством гравитационного уравнения Тинбергера, товарооборот Китая в случае развития проекта и быстрой интеграции стран увеличится более чем в 5 раз (кривая s), тогда как при обычном развитии товарооборот может вырасти только в 3 раза.

Рост товарооборота позволит Китаю добиться более плавного снижения темпов экономического роста до 3,3 % к 2030 г. и сохранить его вплоть до 2050 г., уверены А.А. Акаев и В.А. Садовничий.

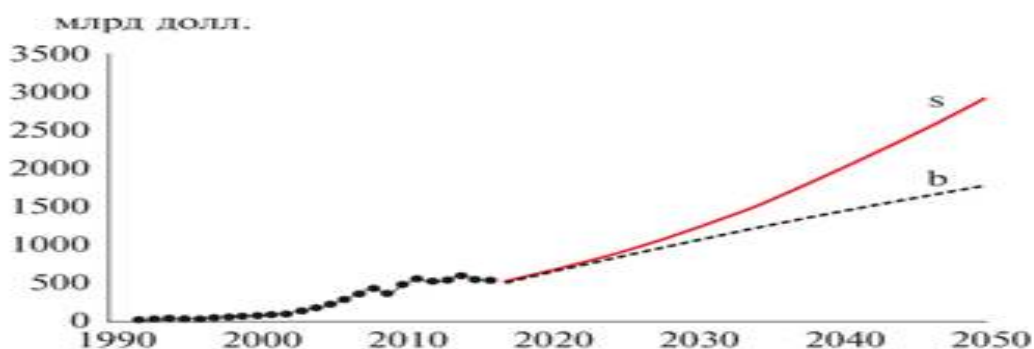


Рисунок 39 – Прогнозные траектории роста объема товарооборота Китая и ЕС (2018–2050), млрд долл. [3]

Для России развитие проекта «Один пояс – один путь» будет также иметь высокое значение, рост объема товарооборота при эффективном использовании транспортного маршрута «Новый Евразийский сухопутный мост» составит более чем 5 раз к 2050 г., и достигнет 1200 млрд долл. (рисунок 34).

При успешном развитии событий экономика России уже к 2030 г. достигнет устойчивых темпов роста, близких к 5 % в год.

Данное исследование было проведено до начала кризисных состояний экономики, обусловленных пандемией коронавируса и ухудшающейся политической ситуацией между ЕС и Россией.

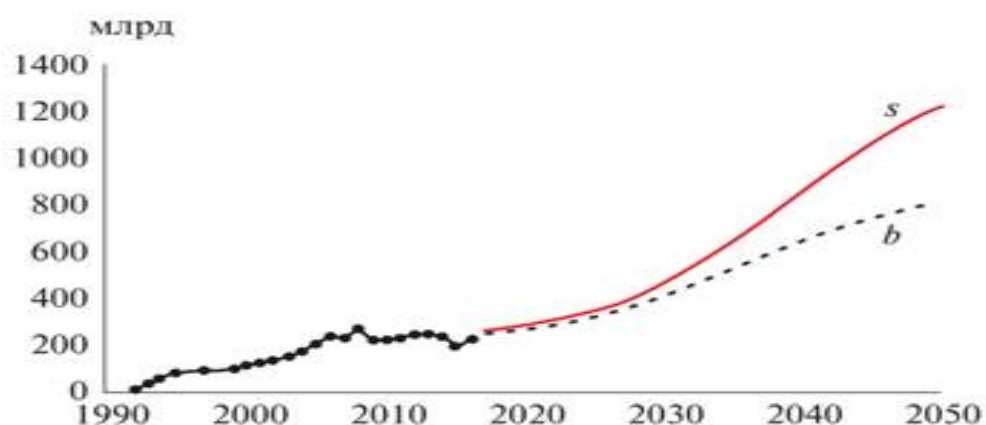


Рисунок 40 – Прогнозные траектории роста объема товарооборота РФ и ЕС (2018–2050) [3]

На конец 2023 г. наблюдалось снижение импорта и экспорта между ЕС и Китаем. Объем импорта снизился на 18 %, а экспорт показал снижение на 3,1 %.

Снижение объемов импорта и экспорта аналитики связывают с ростом процентных ставок и сложной геополитической и макроэкономической ситуацией в мире.

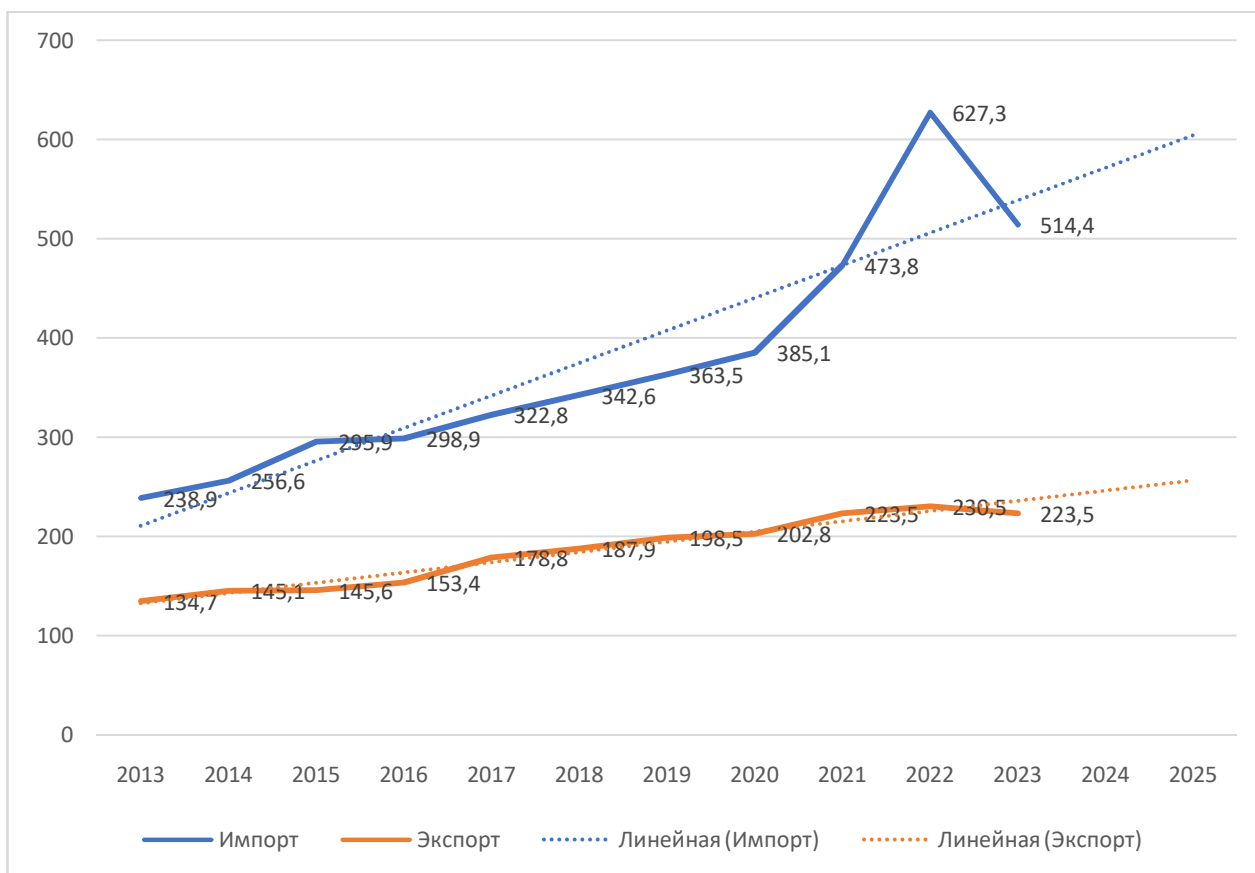


Рисунок 41 – Прогноз роста международной торговли Китая и ЕС, млрд евро [12]

В России импорт со странами ЕС сократился в 2023 г. более чем в 4 раза, по сравнению с 2022 г., и практически оказался равен объемам экспорта, который также сократился, но на 30,4 % (рисунки 35, 36).

Серьезно сократились в ЕС поставки углеводородов из России, а также групп металлов. Аналитики отмечают, что если введенные санкции не будут сняты к 2024 г., то Россия выйдет из числа крупных партнеров ЕС по товарообороту.

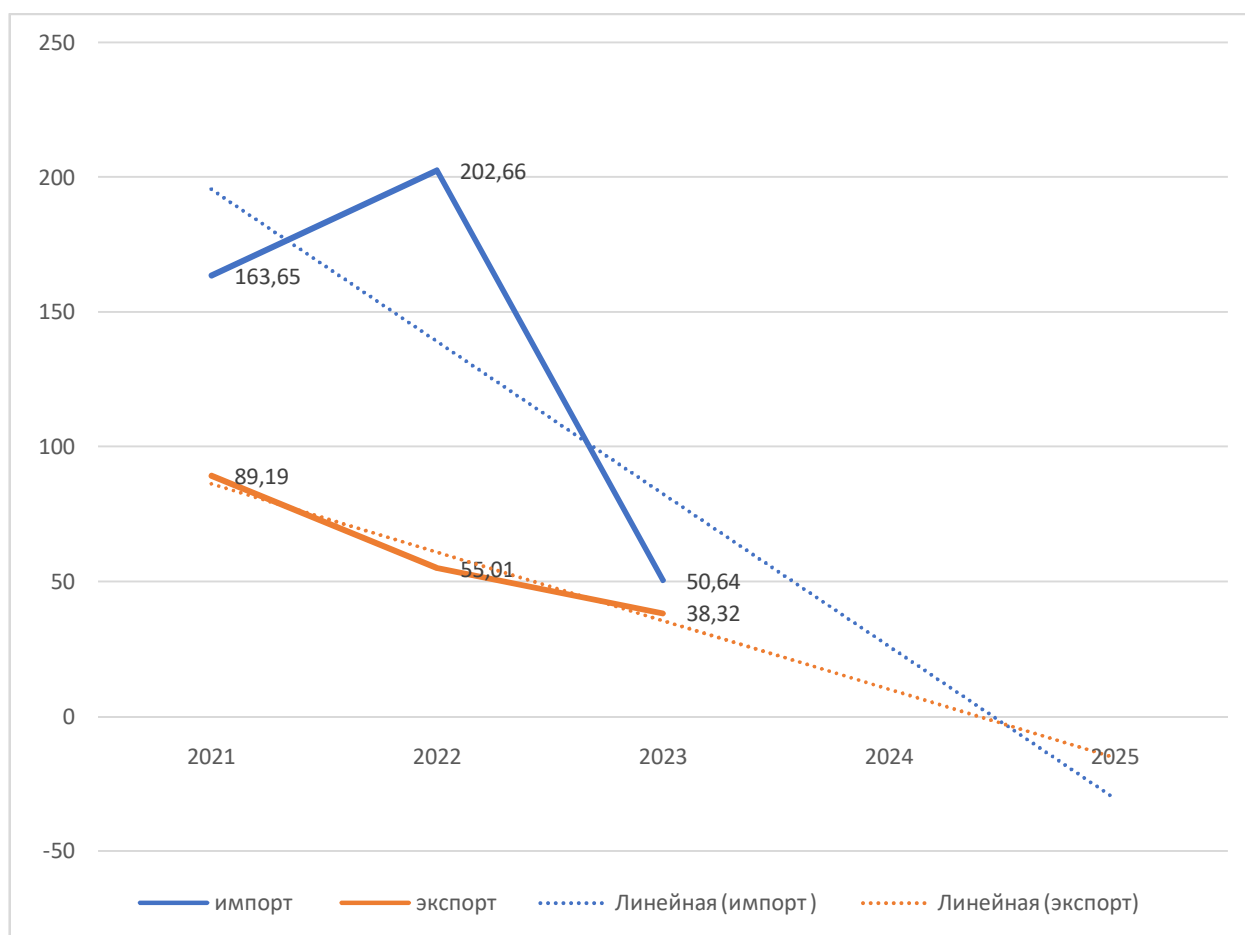


Рисунок 42 – Прогноз международной торговли ЕС – Россия, млрд евро [12]

Тем не менее, Россия – ключевая страна-транзит, без которой развитие транспортного маршрута «Новый Евразийский путь» невозможно, а соответственно и положительные прогнозы возможны только при условии снятия санкций и сотрудничества стран.

3.2 Перспективы развития морского маршрута «Северный морской путь»

Северный морской путь (далее СМП) является главной судоходной магистралью России на территории Арктики. Длина Северного морского пути составляет свыше 14 тыс. км (рисунок 43).

Развитие Арктического региона началось с 30-х гг. XX в., когда происходило открытие месторождений полезных ископаемых. Именно с этого периода за территорией Арктики закрепилось мнение о высокой значимости региона как источника сырьевых ресурсов. СМП на период с 1930-х по 1945 гг. использовался как

морской маршрут для перевозки продовольственных и промышленных товаров, а также как маршрут снабжения военных гарнизонов. Объем грузоперевозок по морскому маршруту составлял от 130 до 289 тонн.

До 70-х гг. XX в. инфраструктура Арктики эффективно развивалась: строились порты, аэродромы, метеостанции, различные объекты инфраструктуры, необходимые для развития СМП. Объем грузоперевозок к 1980 г. увеличился в 17 раз – до 5005 тонн.

Но после 1990-х гг. маршрут стал непривлекательным в связи с прекращением деятельности крупных промышленных предприятий, суда устарели, полярные станции прекратили деятельность. Объем перевозок после 90-х гг. сократился практически в три раза по сравнению с 80-ми гг. XX в. [6].

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ



Рисунок 43 – Транспортный коридор «Северный морской путь» (СМП) [6]

Оживление Арктического региона началось с 2011 г., что связано с развитием добычи полезных ископаемых и увеличением судоходного периода. Основными компаниями, которые являлись драйверами роста грузоперевозок по СМП и которые остаются на сегодняшний день, – это нефтедобывающие, газодобывающие и горнодобывающие компании (Роснефть, Новатэк, Норникель, Лукойл, Газпром и др.).

С 2020 г. развитие региона Арктики, в том числе и транспортной магистрали СМП, является стратегическим приоритетом для России. Об этом

свидетельствуют разработанные меры государственной политики, отраженные в документах [56].

Одной из стратегических целей является повышение конкурентоспособности СМП на мировом транспортном рынке, что станет возможным при условии обеспечения круглогодичного и бесперебойного судоходства на территории Арктической зоны. Для выполнения данной цели предусмотрено выполнение таких задач, как:

- развитие судостроительной отрасли, которое предполагает увеличение российского флота: ледокольного, аварийно-спасательного, вспомогательного); снижение импортозависимости отрасли;

- создание объектов инфраструктуры, обеспечивающих безопасность судоходства в Арктической зоне и эффективное управление транспортными потоками (создание гидрологических, гидрометеорологических, гидрографических, а также навигационных объектов);

- модернизация портов в акватории СМП, строительство новых портов и хабов;

- увеличение эффективности общих подготовительных работ для судоходства (например, дноуглубительные работы, для безопасного прохождения судов в бассейнах рек зоны) (рис. 44).

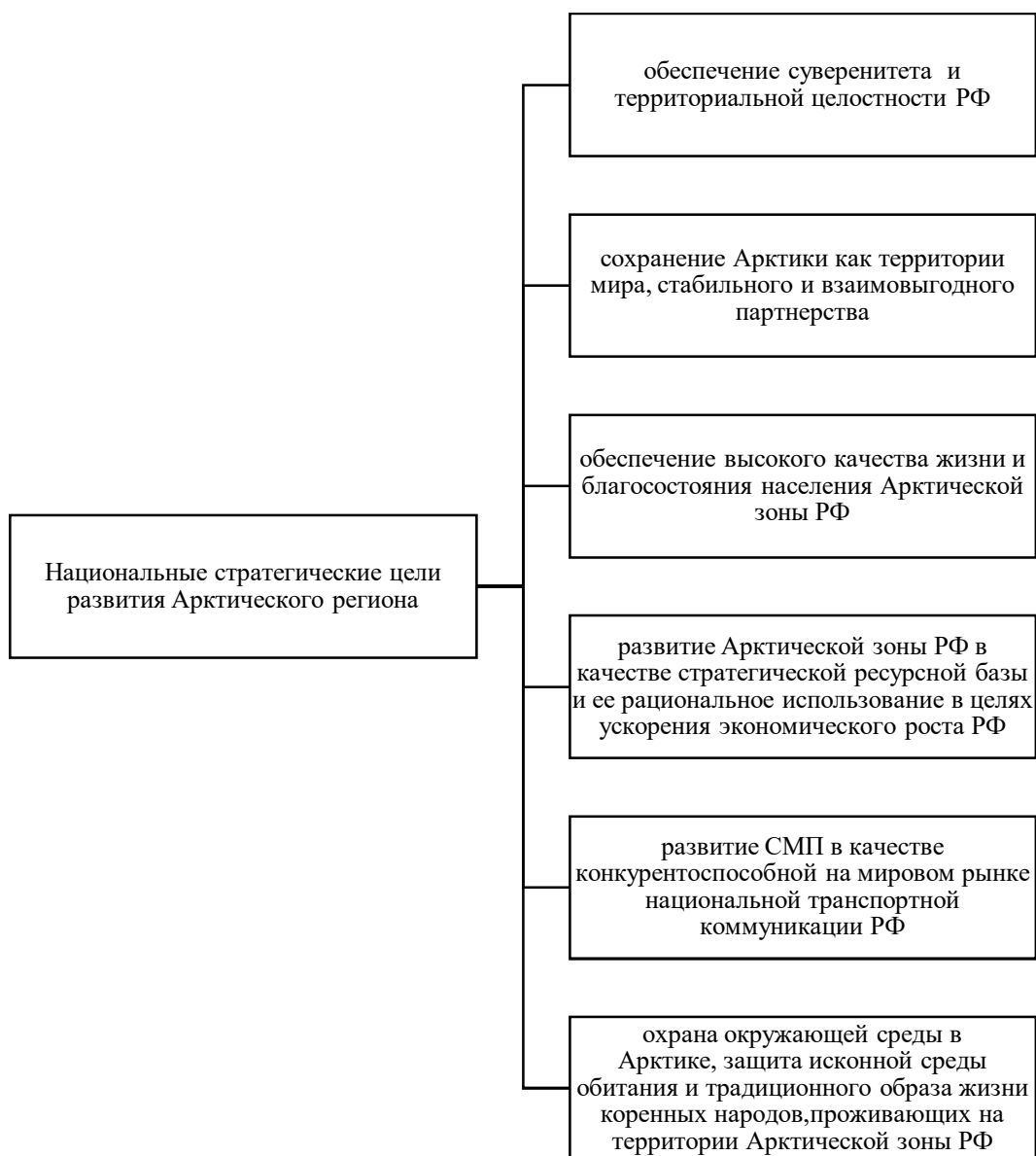


Рисунок 44 – Стратегические цели развития Арктического региона [1]

Главная задача для обеспечения конкурентоспособности СМП на мировом рынке транспортных услуг является обеспечение круглогодичного судоходства, которое возможно благодаря строительству, реконструкции и модернизации ледокольного флота.

На сегодняшний день имеется высокий потенциал развития данного маршрута, что связано с несколькими факторами:

- увеличением судоходного периода;
- развитием судостроительной отрасли в России. На сегодняшний день Россия является лидером по количеству и качеству ледоходов;
- введенными санкциями в отношении России и ростом спроса на транспортно-логистические услуги;

- диверсификацией рынка СПГ, ростом внешнего спроса и сбыта СПГ на Востоке;

- экономией времени в пути, по сравнению с другими морскими и сухопутными маршрутами;

- снижением транспортных издержек за счет меньшего времени пребывания в пути.

Основным сдерживающим фактором развития СМП на протяжении его практически столетнего существования являлся ограниченный период навигации, который составлял от 2 до 4 месяцев. За последние 30 лет синоптики отмечали высокую скорость таяния льдов, которая к 2030 г. позволит увеличить навигационный период без сопровождения ледоходного флота до 6 месяцев, а к 2050 г. и вовсе без него. Сегодняшняя ситуация такова, что судоходство на данном маршруте невозможно без помощи ледоходного флота, но текущий грузопоток может быть обеспечен существующим на сегодняшний день флотом. В связи с этим к 2030 г. флот ледоходов будет увеличен для обеспечения круглогодичного судоходства.

Второй фактор, являющийся предпосылкой быстрого развития СМП, является развитие судоходной промышленности.

Судостроительная отрасль России отличается тем, что обладает уникальными технологиями по созданию атомных ледоколов, ни в одной стране нет ледоходного атомного флота.

Согласно стратегии развития судостроительной отрасли объем выпуска гражданских судов и морской техники к 2035 г. должен вырасти более чем в 6 раз. (рис. 45).

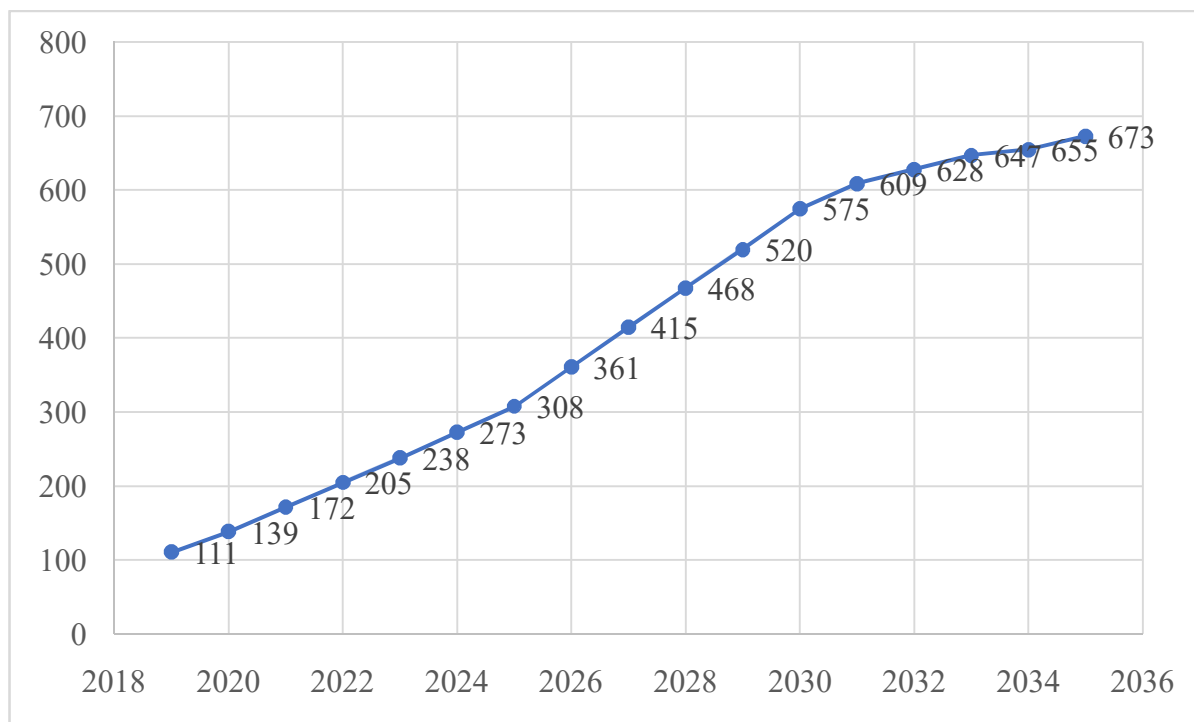


Рисунок 45 – Стратегическая цель по объему выпуска гражданских судов и морской техники с 2018 по 2035 гг., в % к 2018 г. [2]

Всего к 2035 г. планируется строительство 120 судов разного класса и типов: танкеров, контейнеровозов, газовозов, вспомогательных судов. Все суда, находящиеся на этапах планирования и строительства, имеют повышенный ледовый класс [34].

Помимо ледоходного флота, для обеспечения безопасности и эффективности использования морского маршрута Арктической зоны на сегодняшний день проводятся конструкторские и строительные работы по формированию аварийно-спасательного и вспомогательного флота.

Третий фактор, который необходимо рассмотреть, – это влияние санкций на развитие морского маршрута. Введенные санкции ЕС в отношении России привели к тому, что большая часть грузопотока перенаправилась на Азиатские страны, в свою очередь, оказалось недостаточно мощностей железнодорожного транспорта, был превышен уровень пропускной способности погранпереходов, возникла необходимость в поиске альтернативных маршрутов и снижении нагрузки на сухопутные виды транспорта.

Четвертый фактор так или иначе связан с введенными санкциями и

ухудшающейся геополитической обстановкой. Ведение политики снижения зависимости от российских энергоресурсов в Европе привело к снижению экспорта сжиженного природного газа (далее СПГ) в страны Евросоюза. При этом поставка СПГ перенаправилась на азиатские страны и внутренний рынок России (в основном это Дальневосточный регион).

На сегодняшний день на территории Арктики (полуостров Ямал) создан российско-китайский стратегический объект «Ямал СПГ» по добыче, сжижению и поставкам СПГ на Дальний Восток и в Китай. Данный проект способен обеспечить от 19,5 до 20 млн тонн перевозок газа по СМП ежегодно. Примечательно, что в 2022 г. «Ямал СПГ» произвел 21 млн тонн СПГ [51].

Освоение СМП и развитие «Ямал СПГ» дает возможность смягчения в Китае проблем с недостатком газификации.

Пятый фактор перспектив развития транспортного коридора СМП заключается в его эффективности с точки зрения экономии транспортных издержек.

Поскольку ключевым конкурентом СМП в области морских перевозок является Южный морской путь (через Суэцкий канал), предлагается рассмотреть эффективность данного маршрута по отношению к данному ведущему морскому транспортному коридору.

Южный морской путь является основной морской магистралью, соединяющей Европу и Азию. Протяжённость маршрута составляет свыше 23 тыс. км.

Преимущества СМП перед конкурентом следующие:

- во-первых, сроки доставки меньше практически в два раза, что обусловлено меньшим расстоянием и отсутствием необходимости перевалки грузов для мультимодальной перевозки (перевозка по СМП унимодальная);

- во-вторых, затраты на транспортировку грузов будут значительно ниже, поскольку большую долю в затратах занимает топливо, которое при перевозке по СМП будет затрачено практически на 25 % меньше, чем через Суэцкий канал;

- в-третьих, затраты на страхование грузов также будут меньше, поскольку угроза пиратства в регионе отсутствует (таблица 2).

Ключевые недостатки СМП проявляются в отсутствии развитой инфраструктуры и невозможностью круглогодичного судоходства, но данные проблемы в скором времени будут решены.

Таблица 2 – Сравнительные характеристики СМП и Суэцкого канала

Показатель	СМП	Суэцкий канал	Экономия
Время доставки	25 дней	35 дней	10 дней
Количество топлива	625 т.	875 т.	250 т.
Сборы за проход	Нет сборов	250 тыс. долл.	250 тыс. долл.
Навигация	5–6 месяцев	круглогодичная	–
Репутация	Малоизвестный путь	Маршрут для многих компаний уже стал традиционным	–
Безопасность	Низкая угроза пиратства	Высокая угроза пиратства	–

Предполагается, что СМП в ближайшем будущем может составить высокую конкуренцию за счет роста репутации и эффективности перевозок. На конец 2023 г. объем грузооборота по данному маршруту составил 36250 тонн, за последние семь лет он увеличился более чем в 3,4 раза.

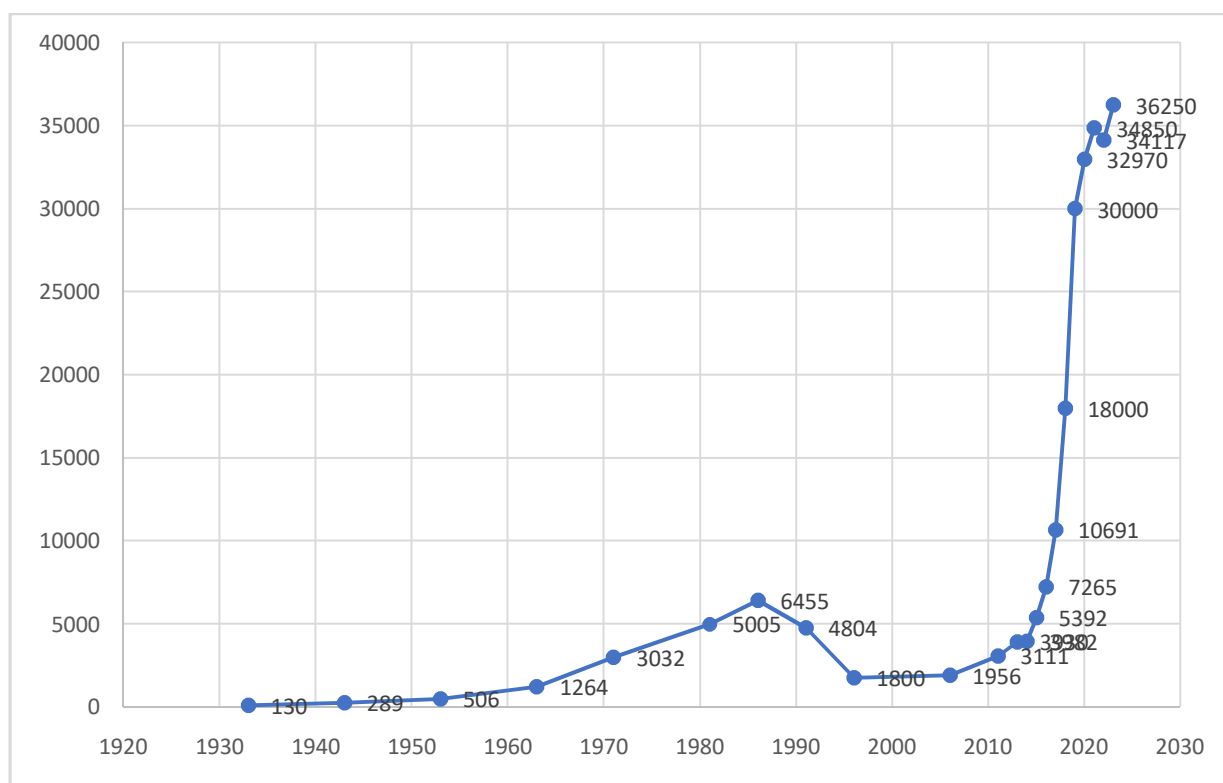


Рисунок 46 – Динамика объема грузопотоков по СМП, тонн

На основании стратегии развития Арктического региона планируется, что грузооборот к 2030 г. составит уже 150 млн тонн, а к 2035 г. – 220 млн тонн [28].

Этому будут способствовать описанные выше факторы и реализация мероприятий в рамках стратегии развития региона Арктики.

Последние исследования, проведенные в области перспектив развития СМП, показывают высокую заинтересованность к данному маршруту. Некоторые исследователи рассматривают его как конкурента инициативе «Один пояс – один путь», другие, наоборот, рассматривают возможности интеграции [39].

Внимание Китая в последнее время все больше направлено на развитие СМП, это объясняется многими факторами: снижением сроков и повышением безопасности доставки, освоением энергоресурсов, возможностями создания совместных предприятий на территории Арктики (пример: «Ямал СПГ»).

На сегодняшний день взаимоотношения России и Китая только усиливаются в условиях повышенной враждебности США и Европы, поэтому сотрудничество в рамках развития региона может стать эффективным.

С другой стороны, сейчас взаимодействие России и Китая в Арктике носит только экономический характер, что может настораживать в плане

национальной безопасности. Поэтому на сегодняшний день сотрудничество для развития региона рассматривается только со стороны максимальной диверсификации внешних партнеров, что необходимо для сохранения суверенитета и развития собственного потенциала [32].

3.3 Перспективы развития транспортного трубопроводного коридора «Вокруг силы Сибири»

Введенные санкции против России и угрозы энергетическим монополиям заставили начать диверсификацию рынков сбыта углеводородов и их переориентацию с Запада на Восток – в восточные регионы России и страны Азии.

В связи с этим возникла необходимость в создании проекта по строительству газопровода, ориентированного на восточное направление. Таким образом, возник проект «Сила Сибири», который подписан двухсторонним соглашением России и Китая (ОАО «Газпром» и CNPC) в 2014 г. Соглашение заключено на 30 лет с возможностью его дальнейшего продления.

Производственных мощностей «Сила Сибири» хватит на обеспечение потребителей на Дальнем Востоке, в Китае и Японии. Экспортная производительность проекта составляет 38 млрд м³ в год.

Газопровод проходит по территории Иркутской области и Якутии до Благовещенска (рисунок 47).



Рисунок 47 – Проект «Сила Сибири» [59]

Впервые газопровод был запущен в работу в 2019 г. Общая протяженность введённого в эксплуатацию газопровода составляет на сегодняшний день более 3 тыс. км.

Данный проект позволяет сокращать потери от отказа Европы от СПГ российских компаний, в 2022 г. поставки СПГ из России в Европу сократились на 52 % (в 2021 г. – 175 млрд м³, в 2022 г. – 85 млрд м³), при этом Газпром в 2023 г. направил в Китай по газопроводу 22,7 млрд м³. Планируется, что к 2025 г. газопровод сможет обеспечить проектный уровень поставки в 38 млрд м³ ежегодно.

Социально-экономический эффект от данного проекта заключается в развитии Дальневосточного региона и регионов, где проходит газопровод. Формируется инфраструктура, способствующая социальному развитию регионов: строительство спортивных комплексов, школ, детских садов, медицинских учреждений. В некоторых городах Дальнего Востока строятся целые микрорайоны, в рамках строительства которых также предусмотрена инфраструктура из школы, детского сада, поликлиники, спортивных комплексов, культурного центра [51].

Развитие данного проекта и наращивание мощностей позволит диверсифицировать рынки сбыта: на внутренние рынки восточных регионов и в страны Азии и снизить ущерб от отказа СПГ Европой.

Проведенный анализ в области развития проекта «Один пояс – один путь» показал, что для России наиболее значимым маршрутом в рамках инициативы является транспортный коридор «Новый Евразийский сухопутный мост», который берет начало из Ляньюньгана до Роттердама. Большая часть транспортного коридора проходит по территории России. Поэтому существует высокий потенциал роста объемов транзитных перевозок и развития страны как транзитной державы.

Основные социально-экономические эффекты от развития проекта проявляются в повышении доходов населения, снижения безработицы. «Один пояс – один путь» позволит странам совместно достичь высоких результатов в

области технологий искусственного интеллекта, больших данных, облачных вычислений, что будет содействовать их процветанию и развитию.

Помимо социального и технологического аспекта проект имеет высокий экономический эффект, который проявляется в росте ВВП стран, участвующих в нем. По прогнозным расчётам аналитиков, товарооборот Китая с Европой вырастет более чем в 5 раз к 2050 г., что позволит достичь плавного снижения темпов ВВП страны и обеспечить ежегодный рост в 5 %.

При успешном развитии событий товарооборот в России также вырастет более чем в 5 раз, а экономика России уже к 2030 г. достигнет устойчивых темпов роста, близких к 5 % в год.

Россия – ключевая страна-транзит, без которой развитие транспортного маршрута «Новый Евразийский путь» невозможно, а соответственно и положительные прогнозы возможны только при условии снятия санкций и сотрудничества стран.

Вторым транспортным коридором, рассмотренным в работе, стал морской маршрут «Северный морской путь».

На сегодняшний день имеется высокий потенциал развития данного маршрута, что связано с несколькими факторами:

- увеличением судоходного периода;
- развитием судостроительной отрасли в России. На сегодняшний день Россия является лидером по количеству и качеству ледоходов;
- введенными санкциями в отношении России и ростом спроса на транспортно-логистические услуги;
- диверсификацией рынка СПГ, ростом внешнего спроса и сбыта СПГ на Востоке;
- экономией времени в пути по сравнению с другими морскими и сухопутными маршрутами;
- снижением транспортных издержек за счет меньшего времени пребывания в пути.

Основные преимущества маршрута, которые заключаются в том, что:

- во-первых, сроки доставки меньше практически в два раза, что обусловлено меньшим расстоянием и отсутствием необходимости перевалки грузов для мультимодальной перевозки (перевозка по СМП унимодальная);

- во-вторых, затраты на транспортировку грузов будут значительно ниже, поскольку большую долю в затратах занимает топливо, которое при перевозке по СМП будет затрачено практически на 25 % меньше, чем через Суэцкий канал;

- в-третьих, затраты на страхование грузов также будут меньше, поскольку угроза пиратства в регионе отсутствует.

На основании стратегии развития Арктического региона планируется, что грузооборот к 2030 г. составит 150 млн тонн, а к 2035 г. – 220 млн тонн. Маршрут позволит разгрузить сухопутные транспортные магистрали, соединяющие западную Россию с Китаем, увеличить товарооборот в условиях роста пропускных мощностей, а также ускоренных сроков доставки.

Третьим маршрутом в рамках развития транспортной логистики стал транспортный газопроводный коридор «Сила Сибири». Данный проект позволяет сокращать потери от отказа Европы от СПГ российских компаний, в 2022 г. поставки СПГ из России в Европу сократились на 52 % (в 2021 г. – 175 млрд м³, в 2022 – 85 млрд м³), при этом Газпром в 2023 г. направил в Китай по газопроводу 22,7 млрд м³. Планируется, что к 2025 г. газопровод сможет обеспечить проектный уровень поставки в 38 млрд м³ ежегодно.

Социально-экономический эффект от данного проекта заключается в развитии Дальневосточного региона и регионов, где проходит газопровод. Формируется инфраструктура, способствующая социальному развитию регионов: строительство спортивных комплексов, школ, детских садов, медицинских учреждений. В некоторых городах Дальнего Востока строятся целые микрорайоны, в рамках строительства которых также предусмотрена инфраструктура из школы, детского сада, поликлиники, спортивных комплексов, культурного центра.

Развитие данного проекта и наращивание мощностей позволит диверсифицировать рынки сбыта: на внутренние рынки восточных регионов, в страны Азии и снизить ущерб от отказа СПГ Европой.

Развитие данных транспортных коридоров позволит увеличить объемы международной торговли между Россией и Китаем, а также поспособствует развитию России как транзитной державы.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Логистика охватывает все системы распределения ресурсов и подразделяется на шесть функциональных областей: закупки, производство, распределение, транспорт, информацию, управление. Основная задача транспортной логистики заключается в эффективном использовании транспорта при распределении грузов. Ее ключевая цель заключается в необходимости доставки нужного груза в определенном количестве, качестве, за определенный срок и минимальными затратами. Эффективность транспортной логистики зависит от элементов транспортной системы, т.е. инфраструктуры, парка транспортных средств и управления. Эффективность транспортной логистики напрямую влияет на рост внеэкономического товарооборота стран. Рассмотрены основные составляющие эффективности логистической деятельности между Китаем и Россией, которые заключаются в эффективной логистической инфраструктуре, модернизации пропускных пунктов, увеличении провозных мощностей, наличии, обновлении транспортного парка, повышении технологичности транспортной системы, снижении торговых барьеров.

Оценка транспортной логистики Китая позволила выявить, что транспортная отрасль Китая представлена всеми видами транспорта, наиболее используемый во внутреннем сообщении является автомобильный и железнодорожный; транспортные сети в стране развиваются высокими темпами, о чем свидетельствуют показатели грузооборота; железнодорожный транспорт является вторым в мире по общей протяженности и первым в мире по протяженности скоростных дорог; транспорт Китая занимает главную роль в распределении ресурсов, повышении мобильности населения, улучшении жизни, соединяя отдаленные провинции страны с развитыми регионами; Китай является ведущей страной по использованию внутреннего водного транспорта в перевозке грузов, самая загруженная судоходная река в Китае Янцзы; развитие транспорта в Китае входит в стратегию развития страны и основными ее

направлениями являются: увеличение мультимодальных перевозок, увеличение протяженности дорог (автомобильных, железнодорожных, внутренних водных путей); основной целью развития транспорта в Китае является создание интеллектуальной и экологичной системы; переход к экологичной транспортной системе в Китае уже идет быстрыми темпами, о чем свидетельствуют данные о переходе тяжелого магистрального грузового автомобильного транспорта на альтернативные виды топлива (СПГ), позволяющие снижать углеродные выбросы в атмосферу; на сегодняшний день в стране активно используются технологии искусственного интеллекта, позволяющие сокращать издержки транспортных компаний, оптимизировать логистические цепочки.

Анализ проблем трансграничной торговли позволил выделить следующие проблемы, среди которых оказались: проблемы сложных таможенных процедур, длительные сроки транспортировки, вызванные превышением пропускных мощностей и недостатком провозных возможностей транспорта в России, языковые и культурные различия, а также различие валют и проблемы платежных систем.

Анализ внешнеэкономической детальности и товарооборота между Россией и Китаем позволил сделать следующие выводы:

- Китай является основным торговым партнером России на протяжении длительного времени;
- за последние два года внешнеторговый оборот между Россией и Китаем значительно увеличился, основными факторами стали введенные санкции ЕС против России;
- в натуральном выражении объем экспорта России в Китай во многом превосходит импорт;
- в структуре экспорта России в Китай преобладают сырьевые товары, в основном это нефть и уголь;
- в структуре импорта России из Китая преобладают в основном готовая продукция;
- за последние годы в структуре импорта товаров из Китая увеличилась доля машин и оборудования, автомобилей, одежды и обуви.

Поскольку одной из основных проблем, выявленных в ходе анализа внешнеторговых отношений России и Китая, выделены нехватка провозных мощностей и недостаток провозных мощностей сухопутного транспорта, то было предложено рассмотреть альтернативные варианты маршрутов, которые позволят обеспечить эффективную внешнеторговую деятельность данных стран.

Проведенный анализ в области развития проекта «Один пояс – один путь» показал, что для России наиболее значимым маршрутом в рамках инициативы является транспортный коридор «Новый Евразийский сухопутный мост», который берет начало из Ляньюньгана до Роттердама. Большая часть транспортного коридора проходит по территории России. Поэтому существует высокий потенциал роста объемов транзитных перевозок и развития страны как транзитной державы.

Основные социально-экономические эффекты от развития проекта проявляются в повышении доходов населения, снижения безработицы. «Один пояс – один путь» позволит странам совместно достичь высоких результатов в области технологий искусственного интеллекта, больших данных, облачных вычислений, что будет содействовать их процветанию и развитию.

Помимо социального и технологического аспекта проект имеет высокий экономический эффект, который проявляется в росте ВВП стран, участвующих в нем. По прогнозным расчётам аналитиков, товарооборот Китая с Европой вырастет более чем в 5 раз к 2050 г., что позволит достичь плавного снижения темпов ВВП страны и обеспечить ежегодный рост в 5 %.

При успешном развитии событий товарооборот в России также вырастет более чем в 5 раз, а экономика России уже к 2030 г. достигнет устойчивых темпов роста, близких к 5 % в год.

Россия – ключевая страна-транзит, без которой развитие транспортного маршрута «Новый Евразийский путь» невозможно, а соответственно и положительные прогнозы возможны только при условии снятия санкций и сотрудничества стран.

Вторым транспортным коридором, рассмотренным в работе, стал морской маршрут «Северный морской путь».

На сегодняшний день имеется высокий потенциал развития данного маршрута, что связано с несколькими факторами:

- увеличением судоходного периода;
- развитием судостроительной отрасли в России. На сегодняшний день Россия является лидером по количеству и качеству ледоходов;
- введенными санкциями в отношении России и ростом спроса на транспортно-логистические услуги;
- диверсификацией рынка СПГ, ростом внешнего спроса и сбытом СПГ на Востоке;
- экономией времени в пути по сравнению с другими морскими и сухопутными маршрутами;
- снижением транспортных издержек за счет меньшего времени пребывания в пути.

Были рассмотрены основные преимущества маршрута, которые заключаются в том, что:

- во-первых, сроки доставки меньше практически в два раза, что обусловлено меньшим расстоянием и отсутствием необходимости перевалки грузов для мультимодальной перевозки (перевозка по СМП унимодальная);
- во-вторых, затраты на транспортировку грузов будут значительно ниже, поскольку большую долю в затратах занимает топливо, которое при перевозке по СМП будет затрачено практически на 25 % меньше, чем через Суэцкий канал;
- в-третьих, затраты на страхование грузов также будут меньше, поскольку угроза пиратства в регионе отсутствует.

На основании стратегии развития Арктического региона, планируется, что грузооборот к 2030 г. составит 150 млн тонн, а к 2035 г. – 220 млн тонн. Маршрут позволит разгрузить сухопутные транспортные магистрали, соединяющие западную Россию с Китаем, увеличить товарооборот в условиях роста пропускных мощностей, а также ускоренных сроков доставки.

Третьим маршрутом в рамках развития транспортной логистики стал транспортный газопроводный коридор «Сила Сибири». Данный проект позволяет сокращать потери от отказа Европы от СПГ российских компаний, в 2022 г. поставки СПГ из России в Европу сократились на 52 % (в 2021 г. 175 млрд м³, в 2022 – 85 млрд м³), при этом Газпром в 2023 г. направил в Китай по газопроводу 22,7 млрд м³. Планируется, что к 2025 г. газопровод сможет обеспечить проектный уровень поставки в 38 млрд м³ ежегодно.

Социально-экономический эффект от данного проекта заключается в развитии Дальневосточного региона и регионов, где проходит газопровод. Формируется инфраструктура, способствующая социальному развитию регионов: строительство спортивных комплексов, школ, детских садов, медицинских учреждений. В некоторых городах Дальнего Востока строятся целые микрорайоны, в рамках строительства которых также предусмотрена инфраструктура из школы, детского сада, поликлиники, спортивных комплексов, культурного центра.

Развитие данного проекта и наращивание мощностей позволит диверсифицировать рынки сбыта: на внутренние рынки восточных регионов, и в страны Азии и снизить ущерб от отказа СПГ Европой.

Развитие данных транспортных коридоров позволит увеличить объемы международной торговли между Россией и Китаем, а также способствует развитию России как транзитной державы.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Указ Президента РФ от 05.03.2020 г. «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года (в редакции от 21.03.2023) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45255> (Дата обращения 28.07.2024).
2. Распоряжение Правительства РФ от 28.10.2019 №2553-р об утверждении» Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://static.government.ru/media/files/WlszzFJXA26YAXaOifb1H2KQqmi1D7S7.pdf> (Дата обращения 28.06.2024).
3. Акаев, А.А., Садовничий, В.А. Математическое измерение мегапроекта «Один пояс – один путь» / А.А. Акаев, В.А. Садовничий // Вестник РАН, 2018. – Т. 88. – № 8. – С. 776–787.
4. Абакаева, М.И. Логистика перемен: российско-китайское сотрудничество в новых геополитических условиях / М.И. Абакаева // Экономика и управление: опыт и новые решения в эпоху трансформаций, 2023. <https://cyberleninka.ru/article/n/logistika-peremen-rossiysko-kitayskoe-sotrudnichestvo-v-novyh-geopoliticheskikh-usloviyah> (Дата обращения 28.07.2024).
5. Баженов, Ю., Дертев, А. «Новый Евразийский сухопутный мост» – проект века или упущенные возможности / Ю. Баженов, А. Дертев // Постсоветский материк, 2019. – № 2 (22). – С. 59–66.
6. Ван, Т. Состояние и перспективы развития транспортной логистики в системе международной торговли (на материалах КНР и РФ). – Барнаул, 2024. – 95 с.
7. Вериго, С.А., Кудряшов, А.Б. Северный морской путь как международный транспортный коридор / С.А. Вериго, А.Б. Кудряшов // Экономика: вчера, сегодня, завтра, 2023. – Т. 13. – № 5А. – С. 63–70.
8. Горяинов, А.Н. Классификация систем транспорта с учетом диагностического подхода / А.Н. Горяинов // Восточно-Европейский журнал передовых технологий, 2016. – № 1/3. – С. 4–10.

9. Ван, Мэйлунь Международное транспортно-логистическое взаимодействие Китай – Россия и пути повышения его эффективности / Ван Мэйлунь // Наука и образование транспорту, 2022. – №1. – С. 205–207.
10. Ван, Ц., Вовенда, А.В, Любина, Д.Е., Мушенко, Е.В. Развитие экономического коридора Китай–Монголия–Россия: приграничное измерение // Социально-политические науки, 2021. – Т. 11. – № 5. – С. 27–33.
11. Гладких, А.А., Кагадий, И.Н. Особенности транспортно-логистической связи России и Китая / <https://ojs.irgups.ru/index.php/mns/article/view/1450>.
12. Жэнь Сыцзинь, Матвеевская, А.С. От великого Шелкового пути к проекту «Один пояс – один путь»/ Сыцзинь Жэнь, А.С. Матвеевская // Наследие в руках молодежи: новые тренды. Международная научно-практическая конференция студентов и молодых ученых, Санкт Петербург, 2023. – С. 174–175.
13. Жэнь, Аминь, Абсалямова, С.Г. Моделирование и оптимизация российско-китайских логистических каналов в условиях увеличения товаропотоков // Прогрессивная экономика, 2023. – № 2. – С. 5–22.
14. Евростат. Китай – ЕС – статистика международной торговли [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics (Дата обращения 29.03.2024).
15. Карапетянц, И.В. Логистика и управление цепями поставок на транспорте : учеб. для вузов / И.В. Карапетянц [и др.] ; под редакцией И.В. Карапетянц, Е.И. Павловой. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : Изд-во Юрайт, 2024. – 410 с.
16. Ковалева, И.В. Эффективность производства продукции сельского хозяйства региона в условиях многоукладных форм хозяйствования / И.В. Ковалева // Социально-экономический и гуманитарный журнал, 2019. – № 1(11). – С. 61–68. – EDN YZSANN.
17. Ковалева, И.В. Развитие внешнеэкономической деятельности отраслевого сектора региона / И.В. Ковалева // Вестник Казанского государственного аграрного университета, 2023. – Т. 18, № 2(70). – С. 160–167. – DOI 10.12737/2073-0462-2023-160-167. – EDN PRSNCL.

18. Ковалева, И.В. Развитие трансграничного региона в условиях формирования транспортно-логистических систем / И.В. Ковалева // Вектор экономики, 2023. – № 4(82). – EDN FUYQMG.

19. Ковалева, И.В. К вопросу развития транспортной логистики / И.В. Ковалева // Социально-экономические, юридические и философские проблемы современности : Материалы XXV Всероссийской научно-практической конференции, Рязань, 22 декабря 2022 года. – Рязань : Общество с ограниченной ответственностью "Издательство "Концепция", 2022. – С. 99–101. – EDN JYXCWV.

20. Ковалева, И.В. Трансграничные территории в региональной экономической политике: оценка и перспективы развития / И.В. Ковалева // Общество и цивилизация, 2022. – Т. 4, № 3. – С. 42–46. – EDN THWONM.

21. Ковалева, И.В. Развитие трансграничного региона в условиях формирования транспортно-логистических систем / И.В. Ковалева // Вектор экономики, 2023. – № 4(82). – EDN FUYQMG.

22. Kovaleva, I. The Importance of Integrated Commercial Logistics in the Economic System of Regional Development / I. Kovaleva // Transportation Research Procedia : 12, Irkutsk-Krasnoyarsk, 06–08 октября 2021 года. – Irkutsk-Krasnoyarsk, 2022. – P. 12–15. – DOI 10.1016/j.trpro.2022.01.003. – EDN YCCLZU.

23. Ковалева, И.В. Управление логистикой: проблемы и перспективы развития / И.В. Ковалева // Заметки ученого, 2021. – № 12–1. – С. 348–351. – EDN CCUXQS.

24. The estimate agricultural market in the conditions of strategic development / I.V. Kovaleva, N.G. Filimonova, M.G. Ozerova, T.V. Strelzowa // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science : III International Scientific Conference: AGRITECH-III-2020: Agribusiness, Environmental Engineering and Biotechnologies, Volgograd, Krasnoyarsk, 18–20 июня 2020 года / Krasnoyarsk Science and Technology City Hall of the Russian Union of Scientific and Engineering Associations. Vol. 548. – Volgograd, Krasnoyarsk : Institute of Physics and IOP Publishing Limited, 2020. – P. 22067. – DOI 10.1088/1755-1315/548/2/022067. – EDN BWXKHP.

25. Ковалева, И.В. К вопросу развития международной кооперации в условиях сельских трансграничных территорий / И.В. Ковалева // Экономика и предпринимательство, 2020. – № 1(114). – С. 394–397. – EDN MENXWO.

26. Ковалева, И.В. Development of rural territories of the agro-oriented region in the conditions of self-sufficient food supply / I. Kovaleva, M. Kudinova, V. Levichev [et al.] // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, Krasnoyarsk, 16–19 июня 2021 года / Krasnoyarsk Science and Technology City Hall of the Russian Union of Scientific and Engineering. Vol. Volume 839. – Krasnoyarsk : IOP Publishing Ltd, 2021. – P. 22019. – DOI 10.1088/1755-1315/839/2/022019. – EDN MHMIEL.

27. Voronkova, O.Y. The Sustainable Socio-Economic Development of Rural Areas in Terms of Development of Organic Farming / O.Y. Voronkova, I.V. Kovaleva // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering : International Science and Technology Conference "FarEastCon 2019", Vladivostok, 01–04 октября 2019 года. Vol. 753, 8, Chapter 7. – Vladivostok: Institute of Physics Publishing, 2020. – P. 082016. – DOI 10.1088/1757-899X/753/8/082016. – EDN GSGBDR.

28. Ковалева, И.В., Ван, Т. Оценка развития транспортной логистики Китайской Народной Республики / И.В. Ковалева, Т. Ван // Инновационная экономика: информация, аналитика, прогнозы, 2024. – № 4. – С. 137–147.

9. Коммерсантъ. Севморпуть набирает обороты [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.kommersant.ru/doc/6042008> (Дата обращения 18.03.2024).

30. Коммерсантъ. Севморпуть набирает обороты [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.kommersant.ru/doc/6042008> (Дата обращения 18.03.2024).

31. Ло, Шуай, Янь, Япин. О значении инициативы «Один пояс – один путь» для социально-экономического развития стран вдоль маршрута Шелкового пути / Ло Шуай, Янь Япин // Вопросы истории, 2023. – № 5–2. – С. 110–115.

32. Ли, На. Инициатива «один пояс – один путь», как новая модель сотрудничества КНР с Россией и странами Центральной Азии / Ли На // Вестник РУДН, 2018. – № 4. – С. 382–392.

33. Машины на 258 %: чего больше стала ввозить Россия из Китая [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rbc.ru/economics/29/01/2024/65b6b5429a7947ee190a4a8a?utm_source=vk&utm_medium=social&utm_campaign=preview (Дата обращения 29.03.2024).

34. Максимович, М.Н. Перспективы развития Северного морского пути, как участника проекта «Один пояс – один путь» / М.Н. Максимович // Россия и Китай: Истории и перспективы сотрудничества, 2021. – С. 327–339.
35. Максимович, М.Н. Перспективы развития Северного морского пути как участника проекта «Один пояс – один путь» / М.Н. Максимович // Россия и Китай: Истории и перспективы сотрудничества, 2021. – С. 327–339.
36. Мантуров, Д.В. Наш приоритет – это наращивание собственных компетенций, технологической и компонентной базы Морская наука и техника. Научно-технический журнал, 2023. – № 10. – С. 2. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://ntengd.com/f/morskaya_nauka_i_tehnika_sudostroenie_rossii_itogi_2023_goda.pdf (Дата обращения 28.06.2024).
37. Неруш, Ю.М. Транспортная логистика : учеб. для вузов / Ю.М. Неруш, С.В. Саркисов. – Москва : Изд-во Юрайт, 2024. – 351 с.
38. Официальный сайт Статкомитета СНГ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.cisstat.com (Дата обращения: 01.03.2023).
39. Подберезкина, О.А., Сазонов, С.Л. Российско-китайское сотрудничество в области транспорта и логистики В новых геополитических условиях в 2022–2023 гг. // Обозреватель, 2023. – № 3. – С. 44–55.
40. Соломатина, А.Р. Цифровой шелковый путь как составляющая инициативы «Один пояс – один путь» / А.Р. Соломатина // Постсоветские исследования, 2021. – Т. 4. – № 4. – С. 296–307.
41. Тарасов, В.О. Северный морской путь как российская альтернатива Шелковому пути Китая / В.О. Тарасов // Многополярный мир в фокусе новой действительности, 2023. – С. 29–30.
42. Чжан, Ли. Анализ данных о развитии транспорта Китая // Ли Чжан // Экономический еженедельник, 2017. – № 2–15 (1).
43. Шаряпова, Ю.М. Торгово-транспортные коридоры проекта «Один пояс и один путь» / Ю.М. Шаряпова // Восточная аналитика, 2019. – С. 111–126.
44. Шестаков, Р.А., Мкртчян, Л.А. Крио АЗС Российские и зарубежные технологии / Р.А. Шестаков, Л.А. Мкртчян // Neftegaz.RU, 2022. – № 4, текст

электронный : <https://magazine.neftegaz.ru/articles/gazopodgotovka/733446-krio-azs-rossiyskie-i-zarubezhnye-tehnologii/> (Дата обращения 27.01.2024).

45. Яо, Яо, Чжан, Лу. Интеграция логистических сетей между Россией и Китаем / Яо Яо, Чжан Лу // Экономика: вчера, сегодня, завтра, 2023. – Том 13. – № 9А. – С. 175–183.

46. Россия и Китай продолжают упрощать таможенные формальности. Альта-СОФТ. 20.09.2023. https://www.alt.ru/external_news/103741/.

47. Доклад Российско-Китайский диалог : модель 2023. <https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1708658325&tld=ru&lang=ru&name=Russia-China-2023-Report87.pdf>.

48. Транспорт, показатели в России, Китае и США. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://chius.ru/ptransp.html> (Дата обращения 23.03.2024).

49. <https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1711504371&tld=ru&lang=ru&name=Презентация%20Р.В.%20Мартышкина.pdf&text=грузооборот%20транспорта%20китая>.

50. China Rail Map. Карта железнодорожной сети КНР [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://cnrail.geogv.org/enus/about> (Дата обращения 28.07.2024).

51. Топ-10 самых длинных автомагистралей Китая в 2024 году <https://www.geeksforgeeks.org/top-10-longest-highways-in-china/> (Дата обращения 17.03.2024).

52. Погрузка на транспорте в Китае в 2023 году выросла на 8%. Infranews. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.infranews.ru/novosti/statistic/64181-pogruzka-na-transporte-v-kitae-v-2023-godu-vyroslo-na-8/> (Дата обращения 20.06.2024).

53. ПАО НОВАТЭК Бизнес: Проект «Ямал СПГ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.novatek.ru/ru/business/yamal-lng/> (Дата обращения 18.03.2024).

54. Судходная отрасль Китая занимает 1-ое место по ключевым показателям. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://prc.today/sudohodnaya-otrasl-kitaya-zanimaet-1-oe-mesto-po-klyuchevym-pokazatelyam/> (Дата обращения 28.08.2024).

55. Китай разрабатывает план развития мультимодальных перевозок для расширения коммуникационных возможностей [Электронный ресурс]. – Режим

доступа : <https://prc.today/kitaj-razrabatyvaet-plan-razvitiya-multimodalnyh-perevozok-dlya-rasshireniya-kommunikaczionnyh-vozmozhnostej/> (Дата обращения 29.07.2024).

56. В Китае опубликован план развития транспортной системы к 2025 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://index1520.com/news/v-kitae-opublikovan-plan-razvitiya-transportnoy-sistemy-k-2025-godu/> (Дата обращения 29.06.2024).

57. eCommerce Market Size by Country. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.mobiloud.com/blog/ecommerce-market-size-by-country>.

58. Statista China cross – border e-commerce retail imports market size 2023 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.statista.com/statistics/1131930/china-cross-border-ecommerce-retail-imports-market-size/> (Дата обращения 28.03.2024).

59. Китайский рынок онлайн-торговли на протяжении 11 лет является крупнейшим в мире. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://prc.today/kitajskij-rynok-onlajn-torgovli-na-protyazhenii-11-let-yavlyatsya-krupnejshim-v-mire/> (Дата обращения 28.05.2024).

60. Отчет Asia Pacific Цифровой поворот на Восток [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://drive.google.com/file/d/1QLhW3NH_Bd8sezCLj7cG_twzeWawDdId/view (Дата обращения 28.03.2024).

61. ООО «Газпром» «Сила Сибири» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.gazprom.ru/projects/power-of-siberia/> (Дата обращения 28.03.2024).

62. China continues to lead global e-commerce market with expected \$2.2trn sales in 2023: GlobalData [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.electronicpaymentsinternational.com/news/china-continues-to-lead-global-ecommerce-market/?cf-view> (Дата обращения 28.06.2024).

63. Statista China cross – border e-commerce retail imports market size 2023 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.statista.com/statistics/1131930/china-cross-border-ecommerce-retail-imports-market-size/> (Дата обращения 28.08.2024).

64. Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая. Канцелярия руководящей рабочей группы по продвижению строительства «Одного пояса, одного пути», 2017. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1714269890&> (Дата обращения 28.03.2024).

65. Росстат. Внешняя торговля [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/96stran.xlsx> (Дата обращения 28.03.2024).

66. Россельхознадзор. В 2023 году экспорт зерна в Китай увеличился более чем в 3 раза. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://fsvps.gov.ru/news/v-2023-godu-jeksport-zerna-v-kitaj-uvelichilsja-bolee-chem-v-3-raza/> (Дата обращения 26.03.2024).

67. Торговля России с Китаем достигла рекордов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.rbc.ru/economics/13/01/2023/63c0ffb79a79474aaf45862d> (Дата обращения 28.07.2024).

68. China Rail Map. Карта железнодорожной сети КНР [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://cnrail.geogv.org/enus/about> (Дата обращения 28.03.2024).

Научное издание

Ирина Валериевна КОВАЛЕВА

Юлия Юрьевна НАЗЕМЦЕВА

Тэнюань ВАН

Состояние и перспективы развития международной транспортной логистики

Монография

Электронное издание

Алтайского государственного технического
университета им. И.И. Ползунова, 656038, г.
Барнаул, пр-т Ленина, 46

В начало