

**ЛОГИСТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ
ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ РОССИИ И КИТАЯ**

Логистический сектор, особенно его транспортная составляющая, выступает в качестве связующего элемента во взаимодействии международных агентов, являясь, таким образом, центральным звеном в глобальном перемещении грузов, удовлетворении потребностей потребителей во всем мире. Определяется степень влияния логистических аспектов на эффективность международной торговли; исследованы параметры и тенденции развития взаимной торговли России и Китая. В работе определены логистические ограничения, сдерживающие развитие торговли товарами между странами; оценены перспективы логистического сотрудничества России и Китая в современных экономических условиях.

Ключевые слова: международная торговля, внешняя торговля, Россия, Китай, логистика, глобализация, логистическая инфраструктура.

**S.G. Kholmovsky,
S.V. Sepina,
K.A. Tabakova****LOGISTICAL ASPECTS OF IMPLEMENTATION
MUTUAL TRADE RUSSIA AND CHINA**

The logistics sector, especially its transport component, acts as a connecting element in the interaction of international agents, thus being a central link in the global movement of goods and meeting the needs of consumers around the world. The degree of influence of logistics aspects on the efficiency of international trade is determined; the parameters and trends in the development of mutual trade between Russia and China have been studied. The work identifies logistics restrictions that hinder the development of trade in goods between countries; the prospects for logistics cooperation between Russia and China in modern economic conditions are assessed.

Keywords: international trade, foreign trade, Russia, China, logistics, globalization, logistics infrastructure.

Развитие международной торговли в последние годы тесно связано с понятием «глобализация», которое имеет множество толкований. Так, по мнению коллектива авторов, «глобализация экономики — это процесс роста экономической интеграции на основе ускорения технического прогресса и перехода к информационному обществу, а также дерегулирования и либерализации международной торговли и движения капитала» [1].

В то же время другие авторы утверждают, что «глобализация — это следствие международной экспансии, которая проявляется, прежде всего, в формировании мирового экономического пространства, создании объединенных товарных и финансовых рынков» [2].

Глобализация создает предпосылки для роста внешнеторгового товарного оборота, развития международного рынка капитала, увеличения масштабов трансграничной трудовой миграции, возникновению мирового рынка технологий и интеллектуальной собственности. К положительным сторонам процесса глобализации в сфере международной торговли относятся:

- масштабы мирохозяйственной торговли увеличиваются большими темпами по сравнению с масштабами увеличения валового мирового продукта;
- увеличиваются масштабы международного рынка капитала, нарастают объемы прямых иностранных инвестиций в экономику развивающихся стран [3];
- происходит формирование глобальной финансовой системы, позволяющей оперативно осуществлять финансовые трансакции по обслуживанию мировой торговли;
- усиление конкуренции между внутренними и внешними экономическими субъектами повышает эффективность использования ограниченных ресурсов, способствует увеличению выбора потребительских товаров;
- увеличивает степень взаимосвязанности разных государств и регионов в рамках мирохозяйственных связей, усиливает степень интеграции мирового рынка товаров и услуг с международным рынком капитала [4].

Но глобализация имеет и ряд негативных последствий:

- возрастает зависимость национальных экономик от внешней среды, от международных организаций и транснациональных компаний;
- снижается степень дифференциации экономик отдельных государств вследствие роста их специализации;
- лишение конкурентоспособности компаний и отраслей отдельных государств [5].

Уровень участия стран в глобализации является индексом KOFGlobalizationIndex, предложенный в 2002 г. исследовательской группой Швейцарского экономического института.

Россия и Китай, являющиеся объектами данного исследования, не являются лидерами данного индекса, но Россия стабильно превосходила своего соседа по параметрам данного индекса, но этот разрыв все время сокращается.

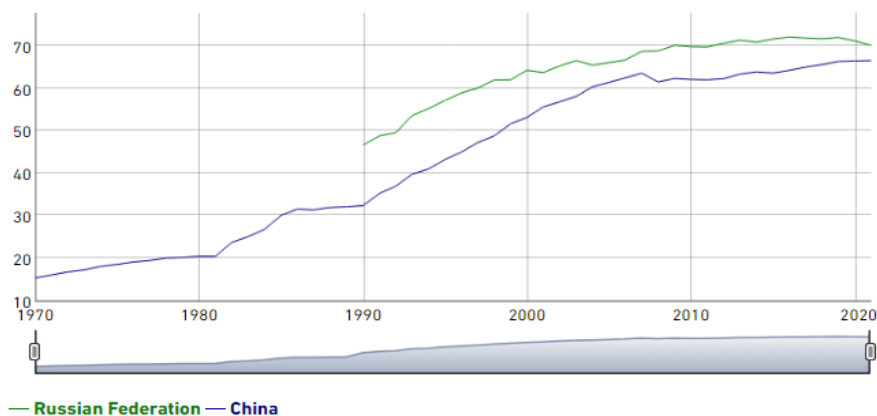


Рис. 1. Индекс KOF Globalization для России и Китая, %

В процессе глобализации усиливается сложность логистической системы, обслуживающей мирохозяйственные связи, что связано с рядом причин. Существенную роль в процессе глобализации и развития международной логистики играет транспортная составляющая процесса международной торговли.

На сегодняшний день процессы глобализации развиваются стремительно, и проект «Один пояс — один путь», за который выступает Китай в XXI веке, является его катализатором. Территориально большая часть «Одного пояса — одного пути» приходится в основном на Россию и Китай, которые сотрудничают со времен «Шелкового пути». Поэтому развитие китайско-российского сотрудничества имеет особое значение.

Цель проекта — «способствовать экономическому развитию и благосостоянию населения стран, расположенных вдоль маршрута, а также содействовать региональному миру и процветанию путем укрепления региональных экономических связей и сотрудничества, а также реализации Повестки дня ООН на период до 2030 года по устойчивому развитию, что особенно выгодно развивающимся странам» [7].



Рис. 2. Маршруты проекта «Один пояс — один путь»

В связи с введением жестких санкций со стороны западных стран, Россия перенаправила значительные объемы нефти и угля в Китай, отказавшись от поставок в западные страны. В ответ на это китайские компании резко увеличили свои поставки в Россию, воспользовавшись уходом многих западных компаний с российского рынка.

Таблица 1

Виды транспорта и основные логистические маршруты

Вид транспорта	Основные логистические маршруты
Железнодорожный транспорт	Наиболее распространены перевозки из северной части Китая по Харбинской железнодорожной ветке. Продукция китайских заводов и фабрик попадает в РФ через специально организованные маршруты: – Суйфэньхэ-Уссурийск; – Манчжурия-Забайкальск; – Камышовая-Хунчунь
Морской транспорт	Доставка грузов из Китая морским транспортом осуществляется по нескольким маршрутам — через Дальний Восток, порты европейской части России Санкт-Петербург, Усть-Луга, Новороссийск. Осуществляются из портов Гуанчжоу, Шанхай, Шэньчжэнь, Гонконг, Нинбо, Далянь, Циндао, Тяньцзинь, Сямынь
Автомобильный транспорт	Наиболее отработаны маршруты автоперевозок из Китая через приграничные Суйфэньхэ, Дунин, Хунчунь с продолжением грузоперевозки автомобильным транспортом или перегрузкой на железную дорогу. Автомобильные перевозки из Китая как часть мультимодальной перевозки часто практикуется для оптимизации сроков и стоимости доставки грузов. В этом случае автотранспорт используется для доставки товаров на ж/д станцию отправления или морской порт (Гонконг, Гуанчжоу, Шанхай, Сямынь и др.) и для вывоза груза из порта прибытия (Новороссийск, Санкт-Петербург, Владивосток)

Товарооборот между Китаем и Россией в 2023 году достиг рекордных 240,11 миллиарда долларов, увеличившись на 26,3 %. по данным главного таможенного управления КНР, экспорт из Китая в Россию за этот период вырос на 46,9 % и составил около 110,97 млрд. долларов, в то время как импорт российских товаров увеличился на 12,7 % и достиг 129,14 млрд. долларов.

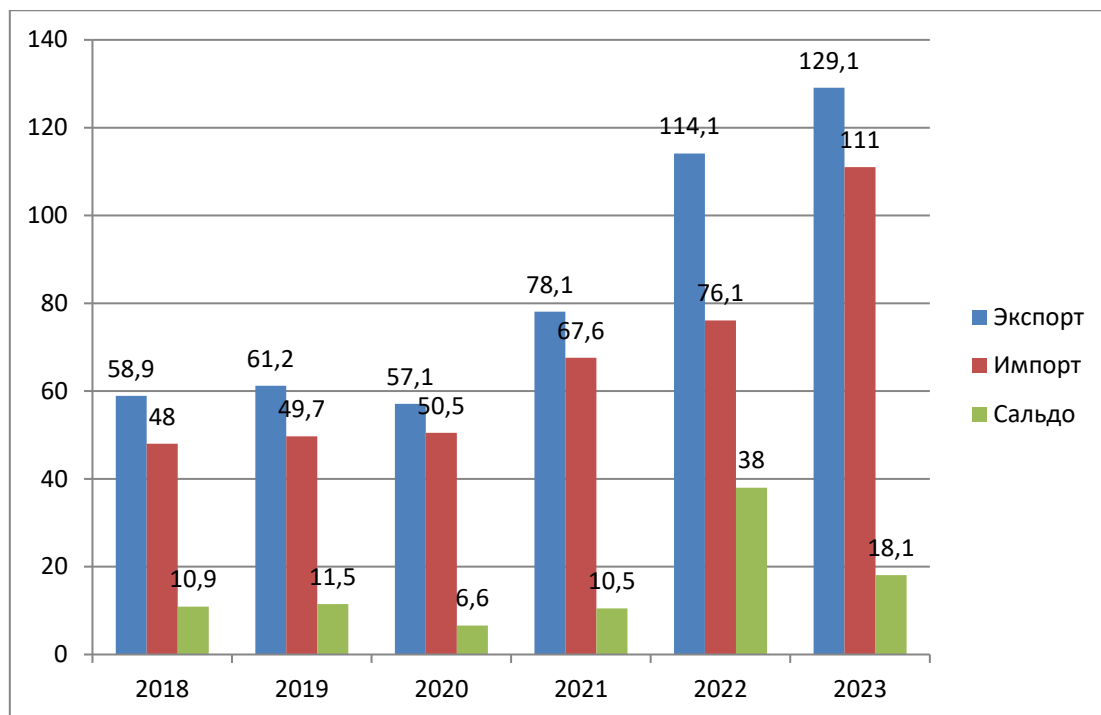


Рис. 3. Динамика товарооборота России и Китая в 2018–2023 гг., млрд. долл. США

Введение жестких санкций против России западными странами привело к росту поставок нефти и угля из России в Китай, так как Россия переключила свои поставки с европейских стран. Китайские компании, в свою очередь, увеличили экспортные поставки в Россию, воспользовавшись уходом многих западных компаний с российского рынка.

При этом надо отметить, что степень зависимости российской и китайской экономики от взаимной торговли существенно отличаются. Так, по итогам 2023 года, доля Китая в импорте России составила 39,6 %, в то время как удельный вес России в импорте Китая составляет только 5,0 %.

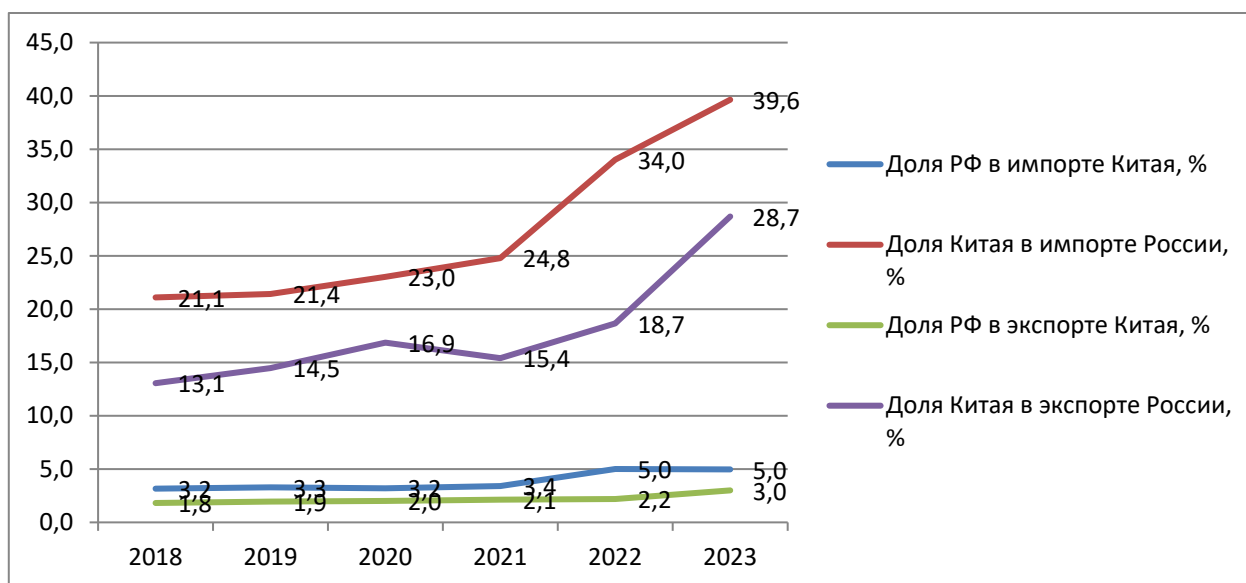


Рис. 4. Доли России и Китая во взаимной торговле, %

Таким образом, существенной проблемой для Российской Федерации стали логистические ограничения на пути переориентации поставок продукции на азиатское направление. Но уже сейчас, после 2 лет санкционных ограничений, можно констатировать, что российский транспортный сектор в целом смог успешно приспособиться к новой экономической ситуации.

Россия и Китай продолжают укреплять свои экономические и торговые связи, расширяют сферы взаимного сотрудничества. Но, чтобы увеличить объемы перевозок в двустороннем сообщении, РФ и КНР предстоит решить несколько кратко- и среднесрочных задач.

Во-первых, требуется повысить эффективность функционирования существующих пограничных переходов между странами.

Во-вторых, необходимо актуализировать строительство и обустройство новых пунктов пропуска и других инфраструктурных объектов.

В-третьих, надо внести изменения в организационные процедуры прохождения грузов через таможенные пункты пропуска.

Географическое положение стран позволяет воспользоваться геополитическими преимуществами для продвижения своих интересов. Идентифицировать можно два основных фактора, влияющих на дальнейшее развитие их отношений: географическое положение и многолетняя история плодотворного сотрудничества. Также существуют некоторые факторы, которые могут затруднить более тесное сотрудничество между Россией и Китаем, такие как различия в экономическом развитии. Однако на данный момент отношения между этими странами являются взаимовыгодными и приносят пользу обеим странам.

Список использованной литературы

1. Международные экономические отношения в глобальной экономике : учебник для вузов / И.Н. Платонова и др. ; под общ. ред. И.Н. Платоновой. — Москва : Юрайт, 2024. — 528 с.

2. Логистика и управление цепями поставок на транспорте : учебник для вузов / И.В. Карапетянц и др.; под редакцией И.В. Карапетянц, Е.И. Павловой. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Юрайт, 2024. — 410 с.

3. Цифровая логистика : учебник для вузов / В.В. Щербаков и др. ; под ред. В.В. Щербакова. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Юрайт, 2024. — 573 с.

4. Голубев А.В. Тренды глобализации : монография / А.В. Голубев, В.И. Белов, О.Н. Мисько и др. — Санкт-Петербург : СЗИУ, 2022. — 245 с.

5. Заволокина Л. И. Мировая экономика : учебное пособие для вузов / Л.И. Заволокина, Н.А. Диесперова. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Юрайт, 2024. — 233 с.

6. Индекс эффективности логистики. Годовой отчет 2023. –2023.–URL: https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf. (дата обращения: 02.04.2024).

7. Сибирская Е.В. Формы бизнес-сотрудничества в цифровой экономике (в контексте инициативы «Один пояс и один путь») / Е.В. Сибирская. — Москва : МИРЭА — Российский технологический университет, 2023. — 206 с.

Информация об авторах

Холмовский Станислав Геннадьевич — кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, Иркутск, staskhol@mail.ru.

Щетина Светлана Владиславовна — старший преподаватель кафедры менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, Иркутск, serina@mail.ru.

Табакова Ксения Александровна — студент гр. ПМЛ-20, Байкальский государственный университет, Иркутск, tbkva.ksn@gmail.com.

Authors

Kholmovsky Stanislav G. — Ph.D., Associate Professor of the Chair of management and service, Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, staskhol@mail.ru.

Shepina Svetlana V. — senior lecturer, Department of Management and Service, Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, serina@mail.ru.

Tabakova Ksenia A. — student of gr. PML-20, Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, tbkva.ksn@gmail.com.