

УДК 339

DOI: 10.34670/AR.2023.52.50.015

Интеграция логистических сетей между Россией и Китаем**Яо Яо**

Преподаватель,
Институт экономики и менеджмента,
Хэйхэский университет,
164300, Китай, Хэйхэ, ул. Сюэюань, 1;
e-mail: 123060625@qq.com

Чжан Лу

Доцент,
Хэйхэский университет,
164300, Китай, Хэйхэ, ул. Сюэюань, 1;
e-mail: 123060625@qq.com

Проект фонда: Бизнес-расходы на фундаментальные научные исследования высших учебных заведений провинции Хэйлуцзян в 2022 году. Проект: Исследование путей развития трансграничной электронной торговли сельскохозяйственной продукцией в рамках строительства «Цифрового Лунцзяна» (номер: 2022-KYYWF-0388).

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы интеграции логистических сетей между Россией и Китаем, а также проводится анализ проблем и возможностей в этой области. Автор приходит к выводу, что проблемы заключаются в культурных различиях и языковых барьерах, а также в вопросах оформления границ и транспортировки. Это может привести к коммуникационным трудностям, информационной асимметрии и формированию неподходящих операционных моделей. Существующие в данной сфере возможности в основном связаны с инициативой «Один пояс, один путь» и строительством Зоны экономического сотрудничества Россия-Китай. Инициатива «Один пояс и один путь» предоставляет возможности сотрудничества с целью интеграции логистических сетей России и Китая. Благодаря совместному развитию трансграничных логистических коридоров, обмену логистической информацией и укреплению транспортного сотрудничества стимулируется сближение и интеграция логистических сетей. Строительство Зоны экономического сотрудничества Россия-Китай также предоставляет возможность для интеграции логистических сетей путем совместного содействия строительству и модернизации логистической инфраструктуры, укрепления партнерских отношений, оптимизации и повышения эффективности логистических операций. Укрепляя партнерство, оказывая политическую поддержку и оптимизируя пограничное оформление и транспортные связи, российско-китайская логистическая сеть может добиться более тесного сближения и совместного развития, предоставляя большие возможности для развития обеим сторонам.

Для цитирования в научных исследованиях

Яо Яо, Чжан Лу. Интеграция логистических сетей между Россией и Китаем // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Том 13. № 9А. С. 175-183. DOI: 10.34670/AR.2023.52.50.015

Ключевые слова

Китай, трансграничная торговля, логистика, логистическая сеть, зона экономического сотрудничества Россия-Китай, «Один пояс и один путь», российско-китайские отношения.

Введение

В условиях глобализации и постоянного укрепления экономических связей трансграничное логистическое сотрудничество стало важной движущей силой содействия международной торговле и экономическому развитию. В этом контексте, поскольку Китай и Россия являются важными торговыми партнерами и соседними странами, интеграция их логистических сетей имеет большое значение для развития двусторонней торговли и российско-китайского экономического сотрудничества. Интеграция логистических сетей представляет по сути своей сближение и координацию между российскими и китайскими логистическими сетями для достижения эффективных, удобных и устойчивых трансграничных логистических операций. С точки зрения методов транспортировки, сроков транспортировки, логистической инфраструктуры и другого в логистических сетях России и Китая существуют определенные различия. Понимание и анализ этих различий имеет большое значение для определения стратегий и механизмов интеграции. Интеграция российских и китайских логистических сетей включает в себя множество аспектов, таких как политика и нормативные акты, трансграничные логистические платформы и модели сотрудничества. С точки зрения политики и нормативных актов, политики в области трансграничной торговли, тарифные системы и меры по упрощению процедур торговли оказывают непосредственное влияние на российско-китайское сотрудничество в области логистики. Цель данного исследования – представить теоретическое обоснование и практическое руководство по интеграции российских и китайских логистических сетей.

Обзор логистической сети между Россией и Китаем

Являясь важным транспортным узлом в Евразии, Россия располагает рядом ключевых логистических узлов, включая Москву, Санкт-Петербург, Владивосток и некоторые другие. Эти узлы соединены с важными внутренними и международными транспортными маршрутами, такими как евразийские железнодорожные транспортные линии, речные маршруты и автомобильные транспортные сети. Кроме того, Россия также имеет обширные сухопутные и морские границы, которые предоставляют возможности для трансграничной торговли с соседними странами.

За последние годы логистическая инфраструктура России была значительно улучшена. Инвестиции в портовые сооружения, грузовые железные дороги, дорожные сети и складские помещения продолжают увеличиваться, что способствует повышению эффективности и надежности логистики и перевозок. Кроме того, российское правительство активно продвигает информатизацию логистики и технологические инновации для повышения качества и уровня

логистических услуг. В свою очередь, Китай обладает обширной и хорошо налаженной логистической сетью, включающей ряд важных логистических узлов, таких как Шанхай, Гуанчжоу и Шэньчжэнь. Эти узлы соединяют внутренние и зарубежные транспортные маршруты, такие как морской, железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт. Кроме того, Китай также привержен созданию интегрированной транспортной системы и содействию соединению железных, шоссейных и водных путей для достижения всеобъемлющего охвата логистической сетью [Се, Ван, 2018].

Китай добился огромного прогресса в развитии логистической инфраструктуры. Крупномасштабные инвестиции и строительство инфраструктуры, такой как порты, железные и шоссейные дороги и авиация, повысили эффективность и пропускную способность логистики и транспорта. Кроме того, Китай активно продвигает информатизацию логистики и инновационное применение логистических технологий для улучшения прослеживаемости, визуализации и интеллектуализации логистических услуг.

Проведя обзор логистических сетей России и Китая, мы можем увидеть, что у двух стран есть свои преимущества и особенности в области логистики. Обладая огромной территорией и уникальным географическим положением, Россия стала важным логистическим узлом в Евразии. Российская логистическая сеть реализовала интеграцию внутренней и международной логистики и перевозок с помощью различных видов транспорта, таких как железные дороги, автодороги и водные пути. В то же время Россия постоянно наращивает свои инвестиции в логистическую инфраструктуру, повышая эффективность и надежность логистики и перевозок. Это создает прочную основу для сотрудничества в области логистики между Россией и Китаем.

Напротив, логистическая сеть Китая, крупнейшей в мире страны-производителя и крупной торговой державы, развивалась быстрыми темпами и является высокоразвитой. Китай располагает многими важными логистическими узлами и интегрированной транспортной системой и добился широкого охвата глобальной логистической сети с помощью морских, наземных и воздушных методов транспортировки. В то же время Китай добился больших успехов в строительстве логистической инфраструктуры и внедрении инноваций в логистические технологии, предоставляя эффективные, надежные и интеллектуальные решения для логистики и транспортировки.

Сравнительный анализ логистических сетей России и Китая

Сравнивая Россию и Китай по видам транспорта, можно отметить, что Россия в основном полагается на железнодорожный и водный транспорт, из которых первый занимает наиболее важное место. Тогда как логистическая сеть Китая более диверсифицирована, охватывает различные виды транспорта, такие как железные дороги, шоссейные дороги, водные пути и авиация. Эти различия привели к различиям в эффективности перевозок, стоимости и охвате логистических сетей двух стран.

Что касается времени транспортировки, то из-за обширной территории России и большого расстояния транспортировки время транспортировки является достаточно длительным. Тогда как логистическая сеть Китая относительно компактна, а расстояния невелики, поэтому время логистической транспортировки относительно невелико. Это различие особенно очевидно в трансграничной логистике и перевозках, поэтому необходимо оптимизировать время транспортировки за счет эффективного планирования и координации логистики.

Сравнивая порты, складские помещения и логистические парки, можно отметить, что в

России много важных портов, таких как порт Санкт-Петербург и порт Владивосток. Они играют важную роль в российской логистической сети. Китай располагает большим количеством портов и крупными масштабами, такими как порт Шанхай и порт Шэньчжэнь. Эти порты обладают высокой пропускной способностью контейнеров и возможностями логистической обработки в логистической сети Китая. Кроме того, существуют также различия в уровнях развития складских помещений и логистических парков между двумя странами, которые оказывают влияние на эффективность логистики и управление цепочками поставок [Хао, Лю, 2020].

Судя по сравнению состояния логистических информационных систем и технологического развития, Китай добился значительного прогресса в применении логистических информационных систем и технологий, таких как применение логистических информационных платформ, технологии отслеживания логистики и Интернета вещей. Напротив, в России все еще существует определенный пробел в развитии логистических информационных систем и технологий. Это различие влияет на доступность информации, визуализацию и интеллектуальность логистических операций логистических сетей двух стран.

Механизм интеграции логистических сетей России и Китая

Рассматривая политику регулирования трансграничной торговли, можно отметить, что Россия и Китай имеют определенные различия в данной сфере. Согласно отчету Всемирного банка «Индекс упрощения процедур торговли», Китай и Россия заняли 31-е и 99-е места в 2020 году, соответственно, что свидетельствует о различиях в упрощении процедур торговли между двумя странами. Например, китайское правительство осуществило ряд мер по упрощению процедур торговли, таких как снижение импортных и экспортных тарифов, упрощение процедур таможенного оформления и стимулирование трансграничной торговли с помощью электронной коммерции. Напротив, в России по-прежнему существуют некоторые ограничения и громоздкие процедуры с точки зрения тарифов, процедур таможенного оформления и упрощения процедур торговли. Например, тарифная ставка в России относительно высока, особенно для некоторых чувствительных товаров, таких как сельскохозяйственная продукция и продовольствие [Рыжкова, Муравьев, 2021; Хао, Чжун, 2021].

Меры политической поддержки и продвижения являются важными движущими факторами для интеграции логистических сетей между Россией и Китаем. Правительства двух стран предприняли ряд мер для поддержки и продвижения трансграничного сотрудничества в области логистики, таких как подписание двусторонних соглашений о сотрудничестве, создание механизмов сотрудничества в области логистики и содействие созданию логистической информации. В 2018 году Китай и Россия подписали «Основные положения плана по углублению сотрудничества между Китаем и Россией в Северо-Восточной Азии» (План развития Дальнего Востока России), который направлен на развитие трансграничной торговли и логистического сотрудничества между Китаем и Россией, а также содействие интеграция логистических сетей [Рыжкова, Муравьев, 2021]. Кроме того, обе страны активно продвигают строительство китайско-российской зоны трансграничного экономического сотрудничества, а также содействуют упрощению трансграничной логистики и развитию сотрудничества путем предоставления политической поддержки в плане налоговых льгот, защиты инвестиций и строительства логистической инфраструктуры.

В России и Китае был достигнут значительный прогресс в развитии трансграничной

электронной коммерции и интегрированных логистических платформ, предоставляющих новые возможности и способы стыковки и интеграции российско-китайских логистических сетей. Если взять в качестве примера трансграничную электронную коммерцию, то ее рынок в Китае достаточно быстро развивается. Согласно данным Государственного почтового управления Китая, объем импорта и экспорта трансграничной электронной коммерции в Китае достиг 8,8 трлн юаней (около 1,3 трлн долларов США) в 2019 году, темпы роста составили более 16%. Китайская трансграничная платформа электронной коммерции Taobao Global, Jingdong Global Shopping и т.д., а также новые платформы, такие как Pinduoduo, стали для российских потребителей одним из основных каналов покупки китайских товаров. В то же время российский рынок трансграничной электронной коммерции также стремительно развивается. Согласно данным Российского Национального бюро статистики, объем российского рынка трансграничной электронной коммерции в 2019 году достиг 1,85 трлн рублей (около 23,8 млрд долларов США), увеличившись на 43% в годовом исчислении. Российские трансграничные платформы электронной коммерции, такие как Wildberries, OZON, Goods. ru и др., предоставляют российским потребителям удобный способ покупок и разнообразие ассортимента [Лу, Ху, Ли, 2021].

Кроме того, интегрированные логистические платформы также играют важную роль в интеграции логистических сетей России и Китая. Они предоставляют логистические услуги по всей цепочке поставок, включая комплексные решения, такие как складирование, дистрибуция, управление заказами и таможенное декларирование. Например, в Китае логистическая платформа Cainiao Network обеспечивает эффективное управление цепочками поставок и логистические услуги за счет создания интеллектуальных складских и логистических информационных систем. В России интегрированные логистические платформы, такие как Logistics Tech Russia (LTR), также ускоряют цифровую трансформацию и оптимизацию логистических сетей [Ванг, Ванг, Ли; Чжан, Лю, Цю, 2020].

Благодаря использованию трансграничной электронной коммерции и интегрированных логистических платформ логистические сети России и Китая могут добиться лучшей интеграции. Благодаря сотрудничеству с платформой логистические операторы могут расширить свой охват и повысить эффективность и надежность перевозок. Потребители смогут легко приобретать международные товары через трансграничные платформы электронной коммерции, а продавцы также могут использовать платформу для достижения мировых продаж. Это обеспечивает более гибкий и эффективный канал российско-китайского сотрудничества в области логистики.

Проблемы и возможности для интеграции логистических сетей между Россией и Китаем. Культурные различия и языковые барьеры являются одной из проблем при интеграции логистических сетей между Россией и Китаем. Межкультурная коммуникация и взаимопонимание необходимы для развития сотрудничества. Исследование показало, что культурные различия могут приводить к недоразумениям и коммуникационным барьерам между партнерами, влияя на бесперебойный ход трансграничной логистики [Чжао, Чжао, Ву, 2019]. Таким образом, создание эффективных каналов межкультурной коммуникации и механизмов обучения для укрепления культурных обменов и взаимопонимания между партнерами может помочь преодолеть эту проблему.

Что касается пограничного контроля и транспортных связей, то между Россией и Китаем существуют некоторые проблемы. Согласно «Отчету об упрощении процедур международной торговли за 2021 год» [Doing Business 2020..., 2020], Россия и Китай заняли 105-е и 63-е места

по показателям трансграничной торговли соответственно, что указывает на возможности для улучшения таможенного оформления на границах и административных процедур. Исследования показали, что громоздкие процедуры и неэффективность пограничного оформления могут привести к задержкам и увеличению транспортных расходов на трансграничные товары [Abou-Elkawan, Othman, Hroub, 2021].

Чтобы решить эти проблемы, Россия и Китай предприняли ряд мер по улучшению пограничного контроля и транспортного сообщения. Например, правительства двух стран активно содействовали созданию электронных портов и систем «единого окна» для упрощения процедур таможенного оформления и повышения эффективности таможенного оформления. Обе стороны также усилили строительство инфраструктуры и модернизацию пограничных переходов для улучшения качества и пропускной способности транспортных каналов.

Заключение

Инициатива «Один пояс и один путь» предоставляет важную возможность для интеграции логистических сетей между Россией и Китаем. Инициатива направлена на содействие строительству инфраструктуры, торговому и инвестиционному сотрудничеству между странами, расположенными вдоль маршрута, а также на содействие взаимосвязи Азии и Европы [Belt and Road Initiative, 2019]. Россия и Китай могут использовать политическую поддержку и строительство инфраструктуры в рамках инициативы «Один пояс, один путь» для совместного развития трансграничных логистических коридоров и логистических сетей, для повышения удобства и эффективности грузоперевозок. Например, поезд Китай-ЕС, являющийся важной частью инициативы «Один пояс, один путь», способствовал трансграничным перевозкам грузов между Россией и Китаем, открывая новые возможности для интеграции логистических сетей Россия-Китай [Лю, Чжао, 2021; Чен, Го, 2020].

Также Россия и Китай могут совместно содействовать строительству и модернизации логистической инфраструктуры в рамках строительства Зоны экономического сотрудничества. Например, в рамках Зоны сотрудничества будут построены современные портовые сооружения и логистические парки, чтобы улучшить возможности обработки грузов и складирования для удовлетворения растущего торгового спроса. Кроме того, обе стороны могут совместно продвигать строительство трансграничных транспортных каналов и укреплять связность и доступность логистических сетей [Ванг, Ванг, Ли, 2020; Arvis et al., 2017].

Строительство зоны экономического сотрудничества также откроет больше возможностей для бизнеса и партнерских отношений. В зоне сотрудничества российские и китайские компании могут сотрудничать друг с другом для обмена ресурсами и рыночными возможностями. Устанавливая партнерские отношения и укрепляя совместное управление цепочкой поставок, обе стороны могут оптимизировать логистические операции и повысить эффективность.

Библиография

1. Ванг Дж., Ванг С., Ли Дж. Инициатива «Один пояс, один путь» и трансграничная электронная коммерция: опыт Китая и России // Журнал международной торговли. 2020. № 2. С. 43-53.
2. Лу Л., Ху Ю., Ли Х. Исследование, посвященное развитию трансграничной электронной торговли между Китаем и Россией в рамках инициативы «Один пояс, один путь» // Journal of Intelligence Science. 2021. № 3. С. 33-42.
3. Лю С., Чжао Д. Инициатива «Пояс и путь» и торговая интеграция: эмпирические данные из Китая и России // Журнал современного Китая. 2021. № 30 (130). С. 193-211.

4. Рыжкова М.И., Муравьев А.А. Влияние Китайско-российского экономического коридора на двустороннюю торговлю и экономическую интеграцию // Журнал международной торговли и экономического развития. 2021. № 30 (6). С. 844-867.
5. Се К., Ван Х. Сравнительное исследование развития электронной коммерции между Китаем и Россией // Журнал международной торговли и экономического развития. 2018. № 27 (4). С. 412-433.
6. Хао З., Чжун Ю. Исследование, посвященное стратегии продвижения трансграничной электронной коммерции в России в рамках инициативы «Один пояс, один путь» // Журнал интернет-технологий и приложений. 2021. № 22 (2). С. 637-646.
7. Хао Ю., Лю Ю., Ю С. Исследование способа развития китайско-российской трансграничной электронной коммерции на основе инициативы «Один пояс, один путь» // Журнал науки управления. 2020. № 33 (5). С. 92-101.
8. Чен М., Го С. Инициатива «Один пояс, один путь» и региональная экономическая интеграция: сетевая перспектива // Журнал международной торговли и экономического развития. 2020. № 29 (6). С. 697-718.
9. Чжан Ю., Лю С., Цю Л. Китайско-российское развитие трансграничной электронной коммерции и сотрудничество в рамках инициативы «Один пояс, один путь» // Журнал международной торговли и экономического развития. – 2020. № 29 (8). С. 973-997.
10. Чжао Ю., Чжао Х., Ву Дж. Межкультурные проблемы в управлении цепочками поставок: систематический обзор литературы // Международный журнал физического распределения и управления логистикой. 2019. № 49 (3). С. 301-326.
11. Abou-Elkawam M., Othman I., Hroub H. Challenges of customs clearance procedures at border crossings: A systematic literature review // Journal of Transportation Security. 2021. № 14 (2). P. 97-114.
12. Arvis J.F. et al. Connecting to compete 2018: trade logistics in the global economy. Washington: World Bank Publications, 2017. 54 p.
13. Belt and Road Initiative: Progress, Contributions and Prospects. New York: UNDP, 2019. 89 p.
14. Doing Business 2020: Comparing Business Regulation in 190 Economies. Washington: World Bank Publications, 2020. 43 p.

Integration of logistics networks between Russia and China

Yao Yao

Lecturer,
School of Economics and Management,
Heihe University,
164300, 1, Xueyuan str., Heihe, China;
e-mail: 123060625@qq.com

Zhang Lu

Associate Professor,
Heihe University,
164300, 1, Xueyuan str., Heihe, China;
e-mail: 123060625@qq.com

Abstract

The article discusses the issues of integration of logistics networks between Russia and China, as well as analyzes the problems and opportunities in this area. The author concludes that the problems lie in cultural differences and language barriers, as well as issues of border design and

transportation. This can lead to communication difficulties, information asymmetry and the formation of inappropriate operational models. The existing opportunities in this area are mainly related to the "One Belt, One Road" initiative and the construction of the Russia-China Economic Cooperation Zone. The "One Belt and One Road" initiative provides opportunities for cooperation in order to integrate the logistics networks of Russia and China. Thanks to the joint development of cross-border logistics corridors, the exchange of logistics information and the strengthening of transport cooperation, the convergence and integration of logistics networks is stimulated. The construction of the Russia-China Economic Cooperation Zone also provides an opportunity for the integration of logistics networks by jointly promoting the construction and modernization of logistics infrastructure, strengthening partnerships, optimizing and improving the efficiency of logistics operations. By strengthening partnership, providing political support and optimizing border clearance and transport links, the Russian-Chinese logistics network can achieve closer rapprochement and joint development, providing greater opportunities for development for both sides.

For citation

Yao Yao, Zhang Lu (2023) Integratsiya logisticheskikh setei mezhdru Rossiei i Kitaem [Integration of logistics networks between Russia and China]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 13 (9A), pp. 175-183. DOI: 10.34670/AR.2023.52.50.015

Keywords

China, cross-border trade, logistics, logistics network, Russia-China economic cooperation zone, "One Belt and One Road", Russian-Chinese relations

References

1. Abou-Elkawam M., Othman I., Hroub H. (2021) Challenges of customs clearance procedures at border crossings: A systematic literature review. *Journal of Transportation Security*, 14 (2), pp. 97-114.
2. Arvis J.F. et al. (2017) *Connecting to compete 2018: trade logistics in the global economy*. Washington: World Bank Publications.
3. (2019) *Belt and Road Initiative: Progress, Contributions and Prospects*. New York: UNDP.
4. Chen M., Guo S. (2020) "One Belt, One Road" Initiative and Regional Economic Integration: A Network Perspective. *Journal of International Trade and Economic Development*, 29 (6), pp. 697-718.
5. (2020) *Doing Business 2020: Comparing Business Regulation in 190 Economies*. Washington: World Bank Publications.
6. Hao Y., Liu Y., Yu S. (2020) Research on the development method of Chinese-Russian cross-border e-commerce based on the "One Belt, One Road" initiative. *Journal of Management Science*, 33 (5), pp. 92-101.
7. Hao Z., Zhong Y. (2021) Research on the strategy for promoting cross-border e-commerce in Russia within the framework of the "One Belt, One Road" initiative. *Journal of Internet Technologies and Applications*, 22 (2), pp. 637-646.
8. Liu S., Zhao D. (2021) The Belt and Road Initiative and Trade Integration: Empirical Evidence from China and Russia. *Journal of Contemporary China*, 30 (130), pp. 193-211.
9. Lu L., Hu Y., Li X. (2021) Research on the development of cross-border e-commerce between China and Russia within the framework of the Belt and Road Initiative. *Journal of Intelligence Science*, 3, pp. 33-42.
10. Ryzhkova M.I, Murav'ev A.A. (2021) Vliyanie Kitaisko-rossiiskogo ekonomicheskogo koridora na dvustoronnyuyu trgovlyu i ekonomicheskuyu integratsiyu [The impact of the China-Russia Economic Corridor on bilateral trade and economic integration]. *Zhurnal mezhdunarodnoi torgovli i ekonomicheskogo razvitiya* [Journal of International Trade and Economic Development], 30 (6), pp. 844-867.
11. Wang J., Wang S., Li J. (2020) "One Belt, One Road" Initiative and Cross-Border E-Commerce: Experience from China and Russia. *Journal of International Trade*, 2, pp. 43-53.

12. Xie K., Wang H. (2018) Comparative study of the development of e-commerce between China and Russia. *Journal of International Trade and Economic Development*, 27 (4), pp. 412-433.
13. Zhang Y., Liu S., Qiu L. (2020) Chinese-Russian development of cross-border e-commerce and cooperation within the framework of the Belt and Road Initiative. *Journal of International Trade and Economic Development*, 29 (8), pp. 973-997.
14. Zhao Y., Zhao X., Wu J. (2019) Cross-cultural issues in supply chain management: a systematic literature review. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, 49 (3), pp. 301-326.