

Сюй Аньцзе, аспирант,
Санкт-Петербургский государственный университет,
Санкт-Петербург
Xu Anjie,
Saint Petersburg State University

АНАЛИЗ И ОПТИМИЗАЦИЯ ЛОГИСТИКИ В РОССИИ И КИТАЕ ANALYSIS AND OPTIMIZATION OF LOGISTICS IN RUSSIA AND CHINA

Аннотация: В последние годы Россия и Китай стали чаще участвовать в логистических перевозках. В данной статье в основном анализируются различия в транспортных зонах, содержании перевозок и транспортных идентичностях между Китаем и Россией, а также выдвигаются некоторые предложения по оптимизации китайско-российской логистики.

Аннотация: В последние годы Россия и Китай стали чаще участвовать в логистических перевозках. В данной статье в основном анализируются различия в транспортных зонах, содержании перевозок и транспортных идентичностях между Китаем и Россией, а также выдвигаются некоторые предложения по оптимизации китайско-российской логистики.

Ключевые слова: транспорт Китай-Россия; Китайско-российская логистика; международная торговля; оптимизация логистики; транспортная система.

Keywords: China-Russia transport; China-Russia logistics; international trade; logistics optimization; transport system.

В последние годы китайско-российские торговые отношения демонстрируют замечательные характеристики постоянного расширения масштабов и постоянной оптимизации структуры. С 2022 по 2024 год общий объем двусторонней торговли неуклонно рос с 190,2 млрд долларов США до 244,8 млрд долларов США, увеличившись на 30% за три года, при этом среднегодовой темп роста оставался выше 9%. Китай уже 15 лет подряд является крупнейшим торговым партнером России.

С развитием китайско-российской торговли увеличилось количество специализированных трансграничных логистических услуг между Китаем и Россией. В настоящее время специализированные трансграничные логистические услуги между Китаем и Россией в основном включают специализированную логистику воздушных перевозок между Китаем и Россией, специализированную логистику морских перевозок между Китаем и Россией (два маршрута: Санкт-Петербург и Владивосток), специализированную логистику железнодорожных перевозок между Китаем и Россией (поезда между Китаем и Россией) и международную экспресс-доставку между Китаем и Россией (DHL, FedEx, EMS, UPS) [1].

Межрегиональная логистика и транспортировка между Россией и Китаем имеют множество особенностей. Во-первых, с точки зрения товарной структуры торговли, содержание товаров китайско-российской торговли демонстрирует очевидные двусторонние взаимодополняющие характеристики. Например, на основе анализа торговых данных в 2024 году общий объем экспорта Китая в Россию составит 115,5 млрд долларов США, а импорт достигнет 129,3 млрд долларов США. С точки зрения импорта России из Китая, импортируемая продукция весьма диверсифицирована и охватывает множество областей, таких как автомобили, электронная продукция, механическое оборудование и продукция легкой промышленности, особенно экспорт автомобилей и их аксессуаров, а также смартфонов. Напротив, структура экспорта России в Китай более концентрирована, при этом энергоносители занимают абсолютное доминирующее положение. В 2024 году импорт сырой



нефти Китаем из России достигнет 61,66 млрд долларов США, что составит 49,22% от общего объема импорта ТОП-100 товаров; Другие основные импортные продукты включают каменный уголь (8,23 млрд долларов США, что составляет 6,57%), природный газ (8,04 млрд долларов США, что составляет 6,42%) и дизельное топливо (5,36 млрд долларов США, что составляет 4,28%) [2].

Кроме того, логистика и транспортировка между Россией и Китаем в Европе и на Дальнем Востоке, очевидно, различаются. По численности трудовых ресурсов Дальневосточный федеральный округ занимает 40,6% территории России, однако там проживает всего 5,6% населения России. Нехватка рабочей силы привела к снижению эффективности логистики и транспортировки. Что касается инфраструктуры, то, по данным компании InfraOne, которая составляет индекс развития инфраструктуры регионов России, уровень развития транспортной инфраструктуры Дальневосточного федерального округа составляет 3,02, что ниже среднего показателя по стране – 3,24. Самый высокий индекс у Москвы – 8,2, а в транспортной инфраструктуре наблюдаются очевидные различия. Что касается транспортных маршрутов, то, если взять в качестве примера железные дороги, которые играют важную роль в трансграничных перевозках между Китаем и Россией, 80% железнодорожной сети России приходится на европейскую часть России. В азиатской части электрифицированы только две основные стальные артерии – Транссиб и Байкало-Амурская магистраль. После электрификации средняя скорость может достичь лишь 90 километров в час [3].

Самое главное, что промышленное сотрудничество между Россией и Китаем демонстрирует тенденцию к диверсификации. Статус энергетического сектора как балласта китайско-российского сотрудничества не изменится, но режим сотрудничества будет углубляться от простой торговли до совместной разведки, технического сотрудничества и т. д.; перспективы сельскохозяйственного сотрудничества широки, экспорт российского зерна в Китай быстро растет, существует большой спрос на сельскохозяйственную технику и оборудование для пищевой промышленности; Научные и технологические инновации стали новым направлением, особенно в сферах цифровой экономики, биотехнологий, низкоуглеродных технологий и т. д. Обе страны имеют значительную взаимодополняемость.

В текущем логистическом и транспортном процессе между Россией и Китаем трансграничная электронная коммерция используется в качестве основного канала транспортного обмена между двумя сторонами. По данным Росстата, в 2022 году в России насчитывалось около 130 млн интернет-пользователей, уровень проникновения интернета составил 90%, что соответствует 6-му месту в мире. Среди них на долю интернет-торговли пришлось 58% от общего объема розничных продаж потребительских товаров. В России, по данным статистики, 72% трансграничных транзакций электронной коммерции приходится на три платформы: AliExpress, eBay и Amazon. Трансграничные платформы электронной коммерции, такие как Ozon, Wildberries и AliExpress Russia, предоставляют каналы для прямого контакта с потребителями, однако в китайско-российском трансграничном сотрудничестве в области электронной коммерции Китай обычно играет роль поставщика, а Россия – потребителя. Хотя импорт товаров (в основном продуктов питания) в Китай из России через трансграничные платформы электронной коммерции в последние годы растет, общая доля по-прежнему невелика (менее 10%). В целом, китайско-российские платформы трансграничной электронной коммерции играют ведущую роль в основном сообществе, а китайские продавцы и российские покупатели являются ключевыми факторами, определяющими, сможет ли транзакция пройти гладко.

Что касается популярных товаров, перевозимых Россией и Китаем, то логистика и транспортировка сельскохозяйственной продукции между Китаем и Россией в последние годы



стали актуальной темой. В настоящее время двусторонняя торговля сельскохозяйственной продукцией между Китаем и Россией в основном представляет собой мелкооптовую торговлю, а крупнооптовая торговля встречается реже. В составе сельскохозяйственной продукции, экспортируемой из Китая в Россию, доминирующее положение занимают овощи и фрукты, тогда как доля сельскохозяйственной продукции с высокой добавленной стоимостью сравнительно невелика. В частности, сельскохозяйственный экспорт Китая в Россию в основном состоит из продукции с низкой добавленной стоимостью, такой как овощи, морепродукты и фрукты, на долю которых приходится более 90% от общего объема сельскохозяйственного экспорта. Напротив, российский сельскохозяйственный экспорт в Китай включает различные зерновые, такие как пшеница, ячмень, гречиха, овес, кукуруза, соя, семена рапса и подсолнечника, говядина и молочные продукты [4].

Исходя из текущей транспортной ситуации в России и Китае, для оптимизации логистики и перевозок между Россией и Китаем мы можем в первую очередь начать с пяти аспектов: усилить профессиональные и технические обмены между Китаем и Россией; усовершенствовать масштабную платформу трансграничной торговли России; усилить развитие логистических операций между Дальним Востоком России и Китаем; обновить логистическую инфраструктуру России; и реализовать различные транспортные схемы для разных регионов России.

Технологии являются ключом к развитию всех отраслей промышленности. Оптимизация транспортных перевозок между Китаем и Россией требует укрепления технического обмена между профессиональными талантами обеих стран. С точки зрения таланта российские специалисты обладают более высоким качеством в области разработки программного обеспечения, ИТ и других областях сетевой информации, чем китайские, в то время как Китай имеет больше преимуществ перед Россией в производстве некоторых видов точного оборудования и разработке сетевых транспортных платформ. На современном российском рынке существует множество торговых платформ, обеспечивающих технический обмен между двумя сторонами, и рациональное их использование может дать вдвое больший результат при вдвое меньших усилиях. Если взять в качестве примера важные экономические и торговые выставки в России в 2025 году, то можно назвать Московскую международную выставку строительных материалов (апрель 2025 г.), Российскую международную выставку нефти и газа (май 2025 г.), Китайско-российскую выставку (июль 2025 г.) и т. д. Эти выставки объединяют отраслевых покупателей и профессионалов и являются идеальным местом для установления деловых контактов. Отраслевые ассоциации, такие как Китайская торговая палата в России и Российская торгово-промышленная палата, могут оказать локальную поддержку для решения различных проблем в реальных транспортных операциях, усилить технический обмен между Китаем и Россией в сфере транспорта и предоставить больше платформ для технического обмена, что является основой для оптимизации логистического сотрудничества между двумя сторонами [5].

Оптимизация маршрутов транспортировки грузов, повышение эффективности перевозок и использование анализа больших данных для прогнозирования спроса на товарные запасы – все это требует наличия развитой платформы электронной коммерции между Китаем и Россией. Платформы электронной коммерции могут получить глубокое представление об условиях работы и динамике рынка местных логистических компаний, своевременно корректировать логистические стратегии, выбирать логистические компании с хорошей репутацией и высоким качеством обслуживания для укрепления сотрудничества, а также заключать долгосрочные соглашения о сотрудничестве для обеспечения стабильных логистических услуг. Чтобы избежать чрезмерной зависимости от одной логистической компании, они могут сотрудничать с несколькими логистическими компаниями для



формирования диверсифицированной логистической сети и повышения гибкости логистики и способности реагировать на чрезвычайные ситуации. Для дальнейшего повышения эффективности логистики мы можем сотрудничать с местными логистическими компаниями и использовать такие технологии, как географические информационные системы (ГИС) и глобальные системы позиционирования (GPS), чтобы совместно разрабатывать оптимальные маршруты транспортировки, сокращать время и затраты на транспортировку, а также отслеживать маршруты и местонахождение транспортных средств в режиме реального времени, своевременно корректировать маршруты транспортировки и избегать заторов на дорогах и других чрезвычайных ситуаций. На этой основе мы делимся данными о продажах, запасах и рыночном спросе с местными логистическими компаниями, а также используем технологию анализа больших данных для прогнозирования будущих потребностей в запасах. В соответствии с результатами прогноза закупки и инвентаризация организуются разумно, чтобы избежать задержек на складе и ситуаций отсутствия товара на складе. Разработана интеллектуальная система управления запасами, позволяющая отслеживать состояние запасов в режиме реального времени, автоматически корректировать уровни запасов и обеспечивать рациональность и своевременность инвентаризации.

Дальний Восток России, как регион, географически более близкий к Китаю, несомненно, является ядром логистических операций двух стран. Сотрудничество в сфере логистических операций между двумя странами неотделимо от внимания, уделяемого Дальнему Востоку России. В конце 2022 года премьер-министр России Михаил Мишустин предложил реализовать Инициативу возрождения и развития Дальнего Востока, охватывающую жилищное строительство, подготовку кадров, ускорение мобильности населения, строительство инфраструктуры, экономическое развитие и формирование нового облика Дальнего Востока. За последние три года объем торговли между российским Дальним Востоком и Китаем вырос вдвое (достигнув 27 млрд долларов США в 2023 году), а общая сумма проектов, реализуемых китайскими компаниями на Дальнем Востоке, превысила 20 млрд долларов США. В 2023 году грузооборот в автодорожных портах Китая и России на Дальнем Востоке вырос более чем в два раза, грузооборот в железнодорожных портах Китая и России увеличился на 30%, а контейнерооборот увеличился на 22%. По состоянию на сентябрь 2024 года китайские компании участвовали в 51 проекте на территории опережающего социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа и Свободного порта Владивосток с общим объемом инвестиций 817 млрд рублей. В последние годы сотрудничество между Дальним Востоком России и Китаем все больше укрепляется, что также повышает общую эффективность перевозок в России в целом, еще больше подчеркивая важность логистики и транспортировки между Дальним Востоком России и Китаем [6].

Транспортные сооружения являются основой логистики и транспортировки, однако в настоящее время в России существуют недостатки в логистической и транспортной инфраструктуре. Все более заметными становятся нехватка подвижного состава и отставание в развитии инфраструктуры. На сегодняшний день в России действует только одна высокоскоростная железная дорога – Москва – Санкт-Петербург с максимальной скоростью 250 километров в час и общей протяженностью всего 650 километров. Кроме того, инфраструктура, такая как сухопутные порты, гавани и аэропорты, в целом старая и отсталая, что резко контрастирует с современной инфраструктурой Китая. Инфраструктура логистики и транспорта оказывает огромное влияние на продукцию. Если взять в качестве примера сельскохозяйственную продукцию, то по сравнению с другими товарами внешней торговли сельскохозяйственная продукция имеет свои уникальные свойства. Например, морепродукты и растительные продукты не подходят для длительного хранения из-за их скоропортящейся природы. Это усиливает контроль над затратами и повышает рентабельность. Однако Россия



имеет огромную территорию, а рабочая сила и транспортная инфраструктура на Дальнем Востоке России недостаточно развиты, что серьезно влияет на эффективность перевозок, увеличивает время транспортировки и затрудняет разнообразие перевозимых грузов [7].

Большие различия между европейской и дальневосточной частями России означают, что России и Китаю необходимо уделять больше внимания региональным различиям России и учитывать региональные культурные предпочтения при транспортировке товаров. Им следует ориентироваться на культурный фон и психологию потребителей целевого рынка, а затем разрабатывать различные транспортные планы для разных регионов России. Например, рынки в городах первого уровня, таких как Москва и Санкт-Петербург, являются зрелыми, но высококонкурентными и подходят для продуктов с сильным брендом и высокой добавленной стоимостью; Такие регионы, как Урал и Сибирь, имеют мощную промышленную базу и большой спрос на оборудование и детали; Дальний Восток пользуется особыми политическими преимуществами и является идеальным регионом для сотрудничества в области сельского хозяйства и лесного хозяйства.

В целом структура импорта Китая из России сконцентрирована на сырьевых товарах, и здесь есть возможности для улучшения. Общее качество экспорта Китая в Россию относительно высокое, однако качество сырьевых товаров и трудоемкой продукции демонстрирует явную тенденцию к снижению. Качество импортируемой первичной продукции снизилось, однако качество капиталоемкой и высокотехнологичной продукции демонстрирует четкую тенденцию к росту. Двусторонняя торговля между Китаем и Россией носит в значительной степени взаимодополняющий характер. Чтобы избежать трений и конфликтов между двумя сторонами на торговом рынке, обеим сторонам необходимо своевременно корректировать структуру двусторонней торговли, экспортировать продукцию с относительно выгодными преимуществами, импортировать более качественную продукцию, а также своевременно обновлять некоторую логистическую и транспортную инфраструктуру.

Список литературы:

1. Ли Вэньтао. О тенденциях развития международной экономики и торговли в условиях трансграничной электронной коммерции // Модернизация торгового центра, 2023.№18. С. 65-67.
2. Чжао Ся. Исследование взаимодополняемости китайско-российских торговых отношений// Современная экономика, 2017.№35. С. 10-11.
3. Ван Чэн, Чу Наньчэнь. Исследование развития промышленной кооперации между Северо-Восточным Китаем и Дальним Востоком России// Руководство по экономическим исследованиям, 2024.№3. С. 20-24.
4. Чжан Цзинци, Инь Мэй. Китайско-российская торговля сельскохозяйственной продукцией: текущая ситуация, препятствия и контрмеры// Будущее и развитие, 2023.№11. С. 44-52.
5. Цзя Хаоцзе. Текущая ситуация и меры противодействия развитию китайско-российских торгово-экономических отношений// Реформа и стратегия, 2015.№10. С. 175-180.
6. Го Сяоюн. Китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество: новый прогресс и новые тенденции// Русский журнал, 2020.№10. С. 44-66.
7. Хуа Моран. Тенденции развития и предложения китайско-российской торговли в новую эпоху// Модернизация торговых центров, 2021.№23. С. 47-49.

