

Теоретическая и прикладная экономика

*Правильная ссылка на статью:*

Синь С., Ху Ч. — Логистический канал на Дальнем Востоке как ключевой фактор развития китайско-русской торговли // Теоретическая и прикладная экономика. – 2023. – № 4. – С. 35 - 58. DOI: 10.25136/2409-8647.2023.4.54679 EDN: OHBJZL URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=54679](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=54679)

## Логистический канал на Дальнем Востоке как ключевой фактор развития китайско-русской торговли

**Синь Сяодун**

кандидат филологических наук

Кафедра русской культуры и регионоведения, Пекинский университет иностранных языков

100089, Китай, г. Пекин, ул. Сисаньхуаньбэйлу, 2

✉ [xinxiaodong2023@yandex.ru](mailto:xinxiaodong2023@yandex.ru)

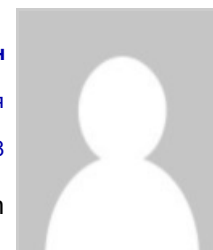


**Ху Чжэн**

Главный научный сотрудник, Институт по развитию Китая

518024, Китай, Гуандун область, г. Лоху, ул. Цзиньхуцзе, 38

✉ [denisshadrin021@gmail.com](mailto:denisshadrin021@gmail.com)



[Статья из рубрики "Управление коммуникацией"](#)

**DOI:**

10.25136/2409-8647.2023.4.54679

**EDN:**

OHBJZL

**Дата направления статьи в редакцию:**

09-10-2023

**Дата публикации:**

31-12-2023

**Аннотация:** Данная статья исследует важность логистического канала на Дальнем Востоке как ключевого фактора развития китайско-русской торговли. Был проведен анализ роли этого логистического коридора в контексте китайско-российских торговых отношений и выявлено его влияние на долгосрочную перспективу сотрудничества между

двумя странами. Исследование основано на анализе статистических данных о торговле между Китаем и Россией за последние годы. Также был проведен анализ географических особенностей России и ее логистических возможностей. В статье используется метод компаративного анализа для выявления влияния логистического канала на объем и стабильность китайско-российской торговли. Статья подчеркивает, что логистический канал на Дальнем Востоке играет ключевую роль в развитии китайско-русской торговли. Она указывает на рост объемов торговли между двумя странами и их амбиции достичь более высоких показателей. Однако отмечается, что текущие географические особенности России не всегда соответствуют потребностям международной торговли, и трубопроводный транспорт не может полностью заменить другие логистические каналы для крупнотоннажных товаров. Научная новизна данной статьи заключается в том, что она выделяет важность логистического аспекта в китайско-российских торговых отношениях и призывает обратить на него больше внимания. Она также подчеркивает стратегическое значение развития логистического канала на Дальнем Востоке для устойчивого и стабильного роста китайско-российской торговли в долгосрочной перспективе.

#### **Ключевые слова:**

Россия, Китай, Логистика, Дальний Восток, Порты, Международная торговля, Логистический канал, Дальневосточный логистический коридор, Портовый комплекс, Логистическая инфраструктура

Логистический коридор, соединяющий Китай и Россию на Дальнем Востоке, становится неотъемлемой частью геополитической и экономической динамики региона. Этот важный транспортный маршрут, простирающийся через разнообразные и нередко суровые природные условия, служит не только мостом между двумя великими странами, но и ключевым фактором для укрепления их экономических связей, а также расширения торговых возможностей. В этой статье мы рассмотрим значимость и перспективы развития логистического коридора Китай-Россия на Дальнем Востоке, а также его влияние на региональную и мировую динамику на основе пресс релизов руководства двух стран, официальной статистики, а также со стороны исторического контекста. Использоваться будут методы исследования, такие как эмпирические исследования, исторический анализ, и анализ СМИ. Данная тема является актуальной и уже исследовалась во многих работах, например вопрос развития логистических транспортных центров на Дальнем Востоке поднимала Куликова В. А. [\[1\]](#), Российско-китайское инфраструктурное сотрудничество исследовалось Пугачевым И. Н. [\[2\]](#), Ремыгой В. Н. [\[3\]](#) и Королем Р. Г. [\[4\]](#), вопрос перенастройки логистических потоков в современных санкционных условиях поднимали Чуйкова О. Ю. [\[5\]](#) и Лузянин С. Г. [\[6\]](#).

#### **Важность логистического коридора Китай-Россия**

В первую очередь, следует отметить, что китайско-российские торговые отношения неразрывно связаны с функционированием логистического коридора, который является неотъемлемой основой данного сотрудничества. В 2018 году объем торговых операций между Китаем и Россией впервые превысил отметку в 100 миллиардов долларов США. В июне 2019 года Китай и Россия сформулировали цель достичь уровня в 200 миллиардов долларов США в двусторонней торговле к 2024 году. С тех пор объем двусторонней торговли между Китаем и Россией увеличивается с каждым годом с все возрастающей

скоростью. В 2019 году этот объем составил 110,757 миллиардов долларов США, что означает увеличение на 3,4% по сравнению с предыдущим годом. Даже несмотря на негативное воздействие эпидемии, в 2020 году двусторонняя торговля между Китаем и Россией достигла отметки в 107,77 миллиардов долларов США, и этот уровень был удержан в течение трех лет подряд, начиная с 2018 года. В 2021 году произошло резкое изменение тенденции китайско-российской торговли, с ростом на 35,8% по сравнению с предыдущим годом и достижением уровня в 146,887 миллиардов долларов США.

В 2022 году объем двусторонней торговли между Китаем и Россией увеличился на 29,3% по сравнению с предыдущим годом и достиг 190,272 миллиардов долларов США. Исходя из оптимизма сторон, можно ожидать, что в 2023 году китайско-российская торговля превысит отметку в 200 миллиардов долларов США. Премьер-министр Российской Федерации Михаил Мишустин, недавно посетивший Китай, выразил уверенность в том, что данная цель, поставленная главами двух государств, будет достигнута в текущем году. Данные Китайского Главного Государственного Таможенного Управления показывают, что в первом полугодии текущего года объем двусторонней торговли между Китаем и Россией достиг 114,547 миллиардов долларов США, что представляет собой рост на 40,6% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Экспорт товаров из России в Китай увеличился на 78,1%, составив 5,284 миллиарда долларов США, в то время как импорт из Китая в Россию увеличился на 19,4%, достигнув отметки в 62,263 миллиарда долларов США. Китайско-российское

Торгово-экономическое сотрудничество продолжает набирать обороты, переходя на новый этап развития, преодолевая отметку в 100 миллиардов долларов США и двигаясь к следующей цели в 200 миллиардов долларов США.

За последние десять лет наблюдается устойчивый рост товарооборота между Россией и Китаем, который увеличился с менее чем 90 миллиардов долларов в 2013 году до более чем 190,3 миллиардов долларов в 2022 году. Важно отметить, что Китай оставался в течение последних 13 лет главным торговым партнером России. Китайские компании также увеличили свои инвестиции в России, переключившись с традиционных секторов, таких как энергетика, сельское и лесное хозяйство, на отрасли обрабатывающей промышленности, такие как автомобилестроение, производство бытовой техники и пищевая промышленность.

### **Выгоды экономического сотрудничества**

Экономическое сотрудничество между Китаем и Россией приносит выгоду обеим странам. Россия обладает богатыми запасами нефти, газа, угля, разнообразных минеральных ресурсов и сельскохозяйственной продукции, а также имеет преимущества в военной промышленности, особенно в космической и глубоководной сферах. Все это представляет интерес для Китая. С другой стороны, Китай опережает Россию в сферах машиностроения, производства электроники и цифровой экономики, а его товары легкой промышленности пользуются популярностью на российском рынке.

Таким образом, взаимодополняющееся торговое сотрудничество между Китаем и Россией оказывается взаимовыгодным для обеих стран. Эта тенденция останется ключевой в будущем и будет определять их взаимоотношения на долгосрочной перспективе.

Визит председателя КНР Си Цзиньпина в Россию в марте текущего года инициировал начало новой эпохи в сотрудничестве между Китаем и Россией. Одним из характерных признаков этого нового периода является усиленное внимание, уделяемое китайско-российским торгово-экономическим отношениям, которые перешли в фазу интенсивного

развития.

Важным аспектом сотрудничества между Китаем и Россией в области торговли и экономики является не только увеличение общего объема торговли, но и внимание к структуре торговли, разнообразию товаров и расширению сфер сотрудничества, при этом сохраняется стабильность торговли энергетическими ресурсами, которая играет роль "подушки безопасности". Анализируя структуру роста китайско-российской торговли, можно отметить, что энергетическое сотрудничество, включающее поставки нефти и газа, существенно ускоряет рост общего объема китайско-российской торговли. В 2022 году этот объем достиг более 190,2 миллиардов долларов США, что означает увеличение на 29% по сравнению с предыдущим годом.

Китайский экспорт в Россию достиг более 511,5 миллиардов юаней (примерно 76 миллиардов долларов США) и увеличился на 12%. Этот экспорт включает товары, такие как одежда, игрушки, смартфоны, бытовая техника, компьютеры и автомобили. С другой стороны, китайский импорт из России вырос на 40%, достигнув более 767 миллиардов юаней (примерно 114,035 миллиарда долларов США), что составляет около 60% от общего объема импортно-экспортной торговли между Китаем и Россией. В 2022 году ожидается, что общий объем китайско-российской торговли достигнет более 190,2 миллиардов долларов США, причем большая доля этой торговли будет связана с поставками энергетических ресурсов.

Важно отметить, что помимо энергетического сотрудничества, неэнергетическая торговля также быстро растет. Россия экспортирует сельскохозяйственную продукцию в Китай, включая зерно, на сумму около 7 миллиардов долларов. Поставки российского зерна в Китай выросли на 15%, а поставки пшеницы увеличились на 78% в 2022 году. Этот рост отражает взаимный интерес обеих стран, поскольку Россия является крупным экспортером пшеницы и имеет важное значение на рынке удобрений, а Китай – крупнейший потребитель зерна.

Тенденция к увеличению торговли и разнообразию товаров продолжает развиваться в рамках китайско-российского экономического сотрудничества. Вместе с тем, энергетическое сотрудничество остается важным элементом в общей структуре торговли между двумя странами.

По мере дальнейшего расширения и разнообразия в российско-китайской торговле, важно поддерживать стабильность в оптовой торговле энергетическими ресурсами, которая играет роль "балласта". В то же время, необходимо расширять разнообразие товаров, области сотрудничества и увеличивать общий объем экономической и торговой деятельности. Этот процесс неизбежно приведет к формированию более разнообразной и многогранной структуры торговли между Китаем и Россией, что потребует соответствующей логистической поддержки.

Трубопроводный транспорт может обеспечить эффективный логистический канал только для торговли нефтью и газом. Вместе с тем, расширение торгово-экономического сотрудничества в других областях потребует создания разнообразных логистических каналов и форм транспортировки. Железнодорожные и морские логистические маршруты и виды транспорта станут ключевыми элементами логистики для массовой торговли между Китаем и Россией.

Однако стоит отметить, что в России существуют ряд вызовов в области логистики, таких как недостаток развитых логистических коридоров, сложная транспортная инфраструктура, множество транспортных связей, большие расстояния, долгое время на

доставку и высокие транспортные расходы. Эти факторы ограничивают эффективность и эффективность логистических операций в рамках международного торгового-экономического сотрудничества.

Для долгосрочной и стабильной перспективы российско-китайской торговли важно решать проблемы и ограничения в области логистики. Слаборазвитые логистические коридоры могут ограничивать устойчивый и стабильный рост торговли между Китаем и Россией. Таким образом, усиление внимания к развитию логистики становится ключевым фактором для успешного китайско-российского торгового-экономического сотрудничества.

### **Географические факторы и исторический контекст**

Главной географической проблемой России является ограниченность портовых ресурсов, способных принимать крупный транспортный поток судов, что критически важно для успешной международной торговли массовыми товарами. Россия, расположенная на Евразийском континенте, представляет собой самую обширную по площади страну в мире. До распада Советского Союза ее территория достигала 22,4 миллиона квадратных километров, а в настоящее время современная Россия охватывает более 17 миллионов квадратных километров. Страна простирается на восток и запад на более чем 9 тысяч километров, охватывая 11 часовых поясов. По этой причине в Китае часто употребляется фраза: "Россия - это не просто страна, это целый мир".

Исторически славяне, включая русских, обитали в Восточной Европе, которая отличается от Западной Европы своим континентальным характером и отсутствием непосредственного доступа к морям и океанам. Регион Восточной Европы, населенный русскими народами, всегда оставался внутриконтинентальным и не имел прямого доступа к морским путям торговли.

Несмотря на географическую окаймленность северным Ледовитым океаном, Тихим океаном, Балтийским морем, Черным морем и десятками других морей с общей береговой линией превышающей 37 600 километров, исторически доступ к морю был ограничен, что мешало России установить прямое морское сообщение с мировыми океанами. В этом контексте история расширения России частично является историей поиска доступа к морю и создания собственных морских портов, особенно таких, которые не подвержены обледенению.

С начала XV века Россия активно стремилась к получению морского доступа и развитию своих морских портов. В целом, история России в значительной степени связана с усилиями по нахождению морских путей и морских портов, что сделало это важным аспектом ее геополитической и экономической истории.

Знания России о морских делах имеют древние корни. Предки русских, древние славяне, начиная примерно с III века нашей эры, активно взаимодействовали с Черным, Средиземным и Каспийским морями. Тем не менее, из-за отсутствия реальных выходов к морям Россия в течение длительного периода считалась страной, не обладающей доступом к морю, и эта ситуация длительное время продолжалась, пока не была установлена связь с морем в конце XVII века. Как отмечал истислователь Чэнь Л., данное событие знаменовалось сдвигом морской стратегии России к контролю над морями, и развитие прибрежных зон. [7].

Уникальное географическое положение России в морском аспекте имело глубокое влияние на стратегическое развитие и безопасность страны. Русские лидеры столкнулись с неотъемлемой потребностью обеспечения страны доступом к морским путям, и до

времени Петра I Россия не имела возможности выхода к морю.

Эпоха Петра I ознаменовалась усиленной активностью в направлении обеспечения морского доступа. Петр I придавал стратегическое значение получению выходов к морям и включил это важное вопрос в свои реформы. Он осознавал, что для России настоятельно важно бороться за контроль над реками Дон, Нева и Хэйлунцзян как ключевыми путями к морям: разрывать османскую блокаду, чтобы открыть доступ устья Дона к Черному морю и, соответственно, к Средиземному морю и Индийскому океану; преодолевать шведскую блокаду, чтобы обеспечить выход устья Невы в Балтийское море и, следовательно, в Атлантический океан; а также стремиться к контролю над устьем реки Хэйлунцзян в Китае, чтобы обеспечить доступ в Охотское море и, в дальнейшей перспективе, в Тихий океан. [\[8\]](#)

Россия вела целый ряд войн с целью обретения долгожданного морского доступа. С начала XV века Россия активно стремилась к морю и мечтала о наличии собственных выходов к нему. В некотором смысле история морской мощи России является характеристикой ее периодов подъема и упадка, событиями, оказывающими важное историческое воздействие на Россию [\[9\]](#).

Борьба России за обеспечение себе выхода к морю сопровождалась значительной территориальной экспансией и была мотивирована комплексом геополитических, экономических и торговых соображений, а также стратегическим стремлением приблизиться к Европе и открыть доступ к Западным морским путям. Реки в данном контексте играли ключевую роль как важные транспортные артерии для России, и морской доступ становился необходимым для расширения внешней торговли и эффективной транспортировки российских товаров на зарубежные рынки.

Одним из главных конфликтов, продолжавшихся на протяжении многих лет, была война между Россией и Швецией, где одной из ключевых целей России было завладение торговыми правами на Балтийском море, контроль над которым на тот момент принадлежал Швеции. Это стремление открыть морской путь в Европу было долгосрочной целью Петра I и его преемников.

Петр I, в частности, перенес столицу России в Санкт-Петербург, чем обеспечил географическое сближение с Европой и создал близкие связи с Западом. Для России контроль над Черным морем и турецкими проливами стали ключевыми шагами в поиске альтернативных путей к Западу и обеспечении морского доступа к европейским рынкам.

Несмотря на обширное географическое пространство, которое составляет 17 миллионов квадратных километров, Россия обладает ограниченным числом выходов к морю. В настоящее время эти выходы включают в себя порты Санкт-Петербурга на Финском заливе в Балтийском море (включая Калинин, который является военным портом), Мурманск, Владивосток в Японском море в Тихом океане, а также Крымский полуостров на Черном море, который на данный момент задет в военном конфликте. Арктический морской путь, представляющий потенциально важный морской путь, также является очень ожидаемым и требует времени для полной реализации.

Важно отметить, что только в период Советского Союза Россия имела возможность использовать порты других стран, таких как Эстония, Латвия и Литва на Балтийском море, а также Украина и Грузия на Черном море, в качестве международных морских маршрутов для внешней торговли и участия в мировых морских перевозках. Это позволяло России легче обмениваться товарами и участвовать в глобальной морской

торговле.

В настоящее время в России существует ограниченное количество морских портов, что серьезно ограничивает способность страны поддерживать высокие темпы международной торговли. С географической точки зрения два из основных российских морских портов, Санкт-Петербург и Владивосток, находятся в северных широтах. Санкт-Петербургский порт, расположенный на самой высокой широте в Балтийском море, вынужден полагаться на ледоколы для обеспечения его функционирования в течение суровых зимних месяцев. Порт Владивосток, известный как всепогодный порт, также требует ледоколов для обеспечения работы в зимний период, и он не является незамерзающим портом, что существенно ограничивает его возможности [\[10\]](#).

Кроме того, ни один из российских портов не обладает статусом международного узлового порта, что означает отсутствие их расположения в ключевых мировых морских транспортных узлах. В результате многие китайские экспортные грузы, предназначенные для России морским путем, вынуждены отправляться в основные порты Европы, такие как Гамбург (Германия) и Роттердам (Нидерланды), а затем транзитом доставляться в порт Санкт-Петербург через Балтийское море на соответствующих судах.

Политические факторы также оказывают влияние на доступ России к морям. Многие морские маршруты ограничены геополитическими соображениями, что создает дополнительные сложности. Например, Балтийское море окружено странами бывшего Советского Союза и странами Северной Европы, некоторые из которых вступили в НАТО, что делает его похожим на внутреннее море альянса. Кроме того, проход в Атлантический океан из Северного моря через узкий пролив Оре между Швецией (желающей вступить в НАТО) и Данией (членом НАТО) также представляет сложность для России.

Средиземное море также имеет свои ограничения, поскольку для выхода в Атлантический океан российским кораблям необходимо преодолеть Гибралтарский пролив, контролируемый Великобританией и Испанией, а для выхода в Индийский океан - проход через Суэцкий канал в Египте и Баб-эль-Мандебский пролив в Красном море.

Доступ России к морским путям ограничен различными географическими, политическими и экономическими факторами, и развитие альтернативных логистических маршрутов является важной задачей для поддержания международной торговли и сотрудничества, особенно в контексте расширяющегося китайско-российского торгово-экономического сотрудничества.

Таблица 1: Преимущества и недостатки выходов России к морю

Порты	Преимущества	Недостатки
Балтийский морской путь Порт Санкт-Петербург	Он расположен близко к Европе, является экономически развитым регионом, важным наземным и водным транспортным узлом для всей России и вторым по величине городом в России.	Окружающая география сложна: гавань находится в высоких широтах, на 59-60 градусах северной широты, и зимой замерзает; Сложная окружающая география;
Порты выхода к		

порты выхода к Черному морю	Незамерзающий порт, удобный доступ;	ограниченность турецкими проливами, Суэцким каналом и Гибралтарским проливом; малые глубины;
Крым и другие порты		Удаленность от европейской части России, Слабая экономическая развитость, ограничения со стороны США, Японии и Южной Кореи;
Дальневосточный морской путь	короткий зимний период, связь с Транссибирской железной дорогой, узловой порт на арктических морских путях;	
Порт Владивосток		
	Порт Мурманск, крупнейший порт в Северном Ледовитом океане, отличается большой глубиной и шириной и подчиняется Североатлантическому теплomu течению (NAWC), благодаря которому порт не замерзает круглый год, что делает его идеальным местом для стоянки судов, с меньшим количеством сбоев в работе и более короткими рейсами;	
Арктический морской путь		Удаленность от крупных экономически развитых районов;
Порт Мурманск		

В рамках китайско-российской торговли доминирующим логистическим маршрутом всегда был европейский морской маршрут. Для иллюстрации данного факта можно рассмотреть представительные порты на побережье Китая и последовательность морских маршрутов. Этот маршрут начинается с прибрежных портов Китая, откуда суда выходят из Южно-Китайского моря через Малаккский пролив в Индийский океан, а затем следуют в Красное море. Далее они проходят через Суэцкий канал, чтобы войти в Средиземное море, и, наконец, преодолевают Гибралтарский пролив, чтобы достичь основных портов Европы, таких как Гамбург и Роттердам. Оттуда товары транспортируются в порт Санкт-Петербург на Балтийском море на соответствующих судах. Полная протяженность этого маршрута составляет более 20 000 километров, или около 11 000 морских миль (см. таблицу 2).

Таблица 2: Статистика расстояний между прибрежными портовыми городами Китая и российскими морскими логистическими коридорами (Прибрежные города - порт Гамбург - порт Санкт-Петербург)

	Пробег (морские мили)/(километры)	Второе плавание	Пробег (морские мили)/(километры)	Общее расстояние (в километрах)
Первое плавание	1 морская миля = 1,852 км		1 морская миля = 1,852 км	
Порт		Порт Гамбург -		



Гуанчжоу - 10048 / 18609 Порт Гамбург	Порт Санкт- Петербург	845/1565	20174
Порт Нинбо - Порт 10637 / 19700 Гамбург	Порт Гамбург - Санкт- Петербург	845/1565	21265
Ляньюньган - порт 10992 / 20357 Гамбург	Порт Гамбург - Санкт- Петербург	845/1565	21922
Порт Шанхай - 10718 / 19850 Порт Гамбург	Порт Гамбург - Санкт- Петербург	845/1565	21415
Порт Циндао - 11009 / 20389 Порт Гамбург	Порт Гамбург - Санкт- Петербург	845/1565	21954
Порт Далянь - 11162 / 20672 Порт Гамбург	Порт Гамбург - Санкт- Петербург	845/1565	22237
Порт Тяньцзинь - 11304 / 20935 Порт Гамбург	Порт Гамбург - Санкт- Петербург	845/1565	22500

Примечание: маршрут "Порт Гамбург - Порт Санкт-Петербург" составлен на основе суммарного пробега маршрута "Порт Гамбург - Брунсбюттель - Киль - Санкт-Петербург".

Источник: "Таблица миль крупнейших торговых морских портов мира", под редакцией Комитета стандартных измерений Министерства связи, издательство "Народный транспорт".

В настоящее время произошли значительные изменения, и ситуация на двух ключевых логистических коридорах европейского маршрута заметно изменилась. Поэтому Китай и Россия должны активно обратить внимание на влияние логистических коридоров на развитие торгово-экономического сотрудничества и принять во внимание факторы, связанные с политикой, экономикой, дипломатией, безопасностью и устойчивостью при разработке стратегических логистических коридоров между этими двумя странами.

#### **Дальневосточный логистический коридор между Китаем и Россией**

Китай и Россия, совместно имеющие протяженную границу в длину 4 374 км,

располагают второй по длине границей среди 15 соседних стран Китая, уступая только Китаю и Монголии, где граница составляет 4 710 км. Российский Дальний Восток граничит с китайскими провинциями Хэйлунцзян и Цзилинь, а также автономной областью Внутренняя Монголия, что образует общую границу длиной 4 319 км, с участком западной границы, протяженностью всего 55 км.

В российской территории Дальнего Востока находится Транссибирская железнодорожная магистраль с ее конечной точкой в порту Владивосток, который служит важным центром для логистической инфраструктуры. Порт Владивосток является центральным элементом, который объединяет порты, такие как порт Донгфанг, порт Находка, порт Зарубино, порт Славянка, порт Посъет, и другие.

Логистическая инфраструктура включает в себя нефтегазопровод Китай-Россия, который соединяет области Дальнего Востока и Китая. Этот нефтегазопровод, в дополнение к наземным и морским транспортным маршрутам, стал составной частью логистики Китай-Россия-Дальний Восток. Этот логистический маршрут имеет свои особенности, отличные от нефтегазопровода и включающие в себя общественный (автомобильный), железнодорожный (автомобильный) и водный (морской) транспорт в качестве элементов, образующих логистический коридор, с портами, играющими ключевую роль как центральные узлы. [\[11\]](#)

Таким образом, сформировалась характеристика логистики Китай-Россия-Дальний Восток, которая отличается от нефтегазопровода и включает в себя крупный логистический коридор, где порты играют важную роль в инфраструктуре и соединении общественного, железнодорожного и морского транспорта.

Китай и Россия обладают рядом дальневосточных транзитных портов, которые играют ключевую роль в их экономическом и торговом сотрудничестве. Среди этих портов можно выделить следующие:

1. Порт Суйфэньхэ: Расположен в провинции Хэйлунцзян и предоставляет сухопутное и морское сообщение с Китаем и Россией. Этот порт является узловым и центральным элементом международного транспортного коридора, соединяющего Китай, Россию, Японию, Южную Корею и Северную Корею.
2. Порт Дуннин: Этот порт расположен близ Владивостока, крупнейшего портового города на Дальнем Востоке России. Он имеет железнодорожное сообщение с остальной Россией и считается наилучшим маршрутом для сухопутного и водного транспорта между Китаем и Россией.
3. Порт Хуньчунь: Единственный сухопутный порт провинции Цзилинь, который имеет непосредственное сообщение с российскими портами, такими как Зарубино, Посъет, Славянка и другие. Этот порт играет важную роль в рамках инициативы "Один пояс, один путь" и имеет статус национального порта I класса.
4. Порт Маньчжоули и порт Маньчжурия: Расположенные во Внутренней Монголии, эти порты имеют железнодорожное соединение и являются ключевыми узлами для сухопутных и морских маршрутов между Китаем и Россией.

Эти порты и сопутствующая инфраструктура образуют относительно единый логистический комплекс, который позволяет эффективно организовать торгово-экономическое сотрудничество между Китаем и Россией. Географическое расположение и преимущества порта Суйфэньхэ делают его важным узловым пунктом для сухопутных и

морских перевозок, обеспечивая интеграцию различных видов транспорта. Такие порты, как Дуннин и Хуньчунь, предоставляют важные сухопутные маршруты для сотрудничества между Россией и Китаем. [\[12\]](#)

Кроме того, город Хэйхэ и город Благовещенск, находящиеся на противоположных берегах реки, имеют близкое транспортное расстояние и высокие технические характеристики, что способствует экономическому и торговому сотрудничеству между Китаем и российским Дальним Востоком.

Сухопутный логистический коридор Китай - Дальний Восток - Россия представляет собой комплексную инфраструктуру, способствующую развитию торгово-экономических отношений между Китаем и Россией. Этот коридор включает в себя следующие основные элементы:

1. Транссибирская железнодорожная магистраль: Эта железнодорожная линия, простирающаяся на протяжении 9 288 км от Москвы до Владивостока, соединяет европейскую часть России с Дальним Востоком. Скорость движения составляет около 80 км/ч, а время в пути от Москвы до Владивостока составляет семь дней и семь ночей. Эта магистраль имеет стратегическое значение и перевозит различные виды грузов. Важно отметить, что она сыграла значительную роль во времена Второй мировой войны и сегодня служит ключевым элементом сухопутного сообщения между Китаем и Россией.
2. Грузовая железнодорожная линия, соединяющая порты Дальнего Востока: В России порты Дальнего Востока имеют преимущество в виде непрерывной связи с железнодорожной инфраструктурой. Железнодорожные линии напрямую соединяют эти порты с различными портовыми терминалами, обеспечивая бесперебойное перемещение грузов между железнодорожной и морской инфраструктурами. Это улучшает эффективность и экономичность транспортировки товаров.
3. Автотранспортный коридор, соединяющий порты и гавани: Китай активно модернизирует свои порты и автомобильные магистрали, обеспечивая высокий стандарт качества и масштабов по сравнению с российской стороной. Примером является порт Суйфэньхэ, который имеет китайско-российскую зону взаимного интереса и железнодорожную приграничную торговую зону. Эти инфраструктурные возможности позволяют реализовать полноценное сухопутное железнодорожное сообщение между Китаем и Россией, что способствует более эффективным и масштабным логистическим операциям.

Таким образом, сухопутный логистический коридор Китай - Дальний Восток - Россия представляет собой сложную и согласованную систему инфраструктуры, способствующую углублению торгово-экономического сотрудничества между Китаем и Россией, а также обеспечивающую эффективное перемещение товаров и грузов между двумя странами.

Дальневосточные порты России находятся в Северо-Восточной Азии и граничат с Японским морем. Они принадлежат к той же категории азиатских портов, что и прибрежные порты Китая, и характеризуются наличием общих сухопутных участков, схожих морских акваторий и сопутствующих маршрутов (см. Таблица 3). Прибрежные порты Китая простираются на север до порта Владивосток, а затем через Сибирскую железную дорогу соединяются с городами, расположенными вдоль российского маршрута.

Таблица 3: Расстояние между прибрежными портами Китая и портами Дальнего Востока России (в морских милях/километрах)

прибрежный порт	Порт Владивосток	Порт Находка
Порт Далянь	1047 / 1939	1043 / 1932
Порт Инкоу	1208 / 2237	1204 / 2230
Порт Тяньцзинь	1189 / 2202	1185 / 2195
Порт Циндао	1002 / 1856	998 / 1848
Порт Нинбо	1038 / 1922	1034 / 1915
Порт Шанхай	983 / 1821	979 / 3372
Порт Ляньюньган	1017 / 1883	1013 / 1876
Порт Сямынь	1391 / 2576	1387 / 2569
Порт Гуанчжоу	1743/3228	1739 / 3221
Порт Шэньчжэнь	1688/3126	1684 / 3119

Источник: "Таблицы пробегов основных торговых портов мира", под редакцией Комитета стандартных измерений Министерства связи, Народное издательство.

### **Дальневосточный портовый комплекс России**

Дальневосточный портовый комплекс России обладает значительной пропускной способностью и располагает значительными портовыми ресурсами, которые обладают высоким потенциалом для будущего развития и расширения, особенно в контексте использования арктических морских путей.

Центральным элементом Дальневосточного портового комплекса России является порт Владивосток. Этот порт находится в Приморском крае, который является столицей Дальнего Востока России и имеет площадь 331 квадратных километров. Он расположен на границе России, Китая и Северной Кореи и обладает прекрасными естественными гаванями с тремя сторонами, что делает его ключевым российским портом на Тихом океане. Также стоит отметить, что во Владивостоке размещено командование Тихоокеанского флота России.

Исторически Владивосток имел статус китайской территории в период династии Цин, но после подписания Айгунского договора в 1858 году и Пекинского договора в 1860 году территория к востоку от реки Уссури, включая Владивосток, была передана владение России.

Порт Владивостока замерзает на более высоких широтах в течение около 4 месяцев в году, однако благодаря использованию ледоколов навигация по нему возможна круглый год. Порт располагает 16 глубоководными причалами общей протяженностью 4200 метров и глубинами от минус 10 до минус 13 метров. Из них терминал 16 специализируется на сборке крупнотоннажных контейнеров, имея длину 370 метров, глубину 13 метров и годовую пропускную способность 90-100 тысяч контейнеров международного стандарта.

За исключением терминала 16, все остальные глубоководные причалы многоцелевые. Годовая пропускная способность порта составляет около 7 миллионов тонн, из которых 4 миллиона тонн предназначены для внутренних перевозок, а 3 миллиона тонн - для международных. В порту Владивосток специализируются на обработке тяжелых грузов, навалочных грузов и крупнотоннажных контейнеров. При этом отмечается большая необходимость дальнейшей диверсификации грузовой базы в этом порту [\[13\]](#).

Основная часть грузов перевозится по Тихоокеанскому побережью России, на восточное

арктическое побережье, а также на Сахалин и Курильские острова. Среди основных грузовых категорий преобладают нефть и уголь, продукты питания, предметы первой необходимости, строительные материалы, машины и оборудование, а также рыба и рыбопродукты, металлы, руды и многое другое. Внешнеторговые товары, в свою очередь, включают в себя экспорт угля, древесины, строительных материалов, руд, удобрений, рыбопродуктов и импорт машин и оборудования, зерновых продуктов и товаров повседневного спроса.

Портовый комплекс Дальнего Востока России является не только высокопроходимой системой, но также обладает значительными портовыми ресурсами, обладающими значительным потенциалом для будущего развития и расширения, особенно в рамках освоения арктических морских маршрутов.

Центральным элементом данного портового комплекса является порт Владивосток, который расположен в Приморском крае, столице Дальнего Востока России и крупнейшем городе этого региона, занимающем площадь 331 квадратного километра. Порт Владивосток находится на границе России, Китая и Северной Кореи, обладает естественными гаванями с трех сторон и выгодным географическим положением. Он является ключевым морским портом на Тихоокеанском побережье России и также служит местом базирования командования Тихоокеанского флота Российской Федерации. В историческом контексте, порт Владивосток ранее находился под китайской властью в эпоху династии Цин, но после подписания Айгунского договора в 1858 году и Пекинского договора в 1860 году, данная территория, включая Владивосток, была передана России.

Порт Владивостока подвержен замораживанию в зимний период, который длится около 4 месяцев. Однако благодаря использованию ледоколов навигация в порту возможна в течение всего года. Порт оборудован 16 глубоководными причалами общей протяженностью 4200 метров и глубинами, достигающими минус 10 до минус 13 метров. Терминал 16 специализируется на сборке крупнотоннажных контейнеров и имеет длину 370 метров, глубину 13 метров и годовую пропускную способность 90-100 тысяч контейнеров международного стандарта. Помимо 16-го причала, остальные глубоководные причалы предназначены для различных видов грузовых операций.

Годовая пропускная способность порта составляет приблизительно 7 миллионов тонн, из которых 4 миллиона тонн приходится на внутренние перевозки и 3 миллиона тонн - на международные. Порт Владивостока специализируется на обработке тяжелых грузов, навалочных грузов и крупнотоннажных контейнеров. Основная часть грузов перевозится по Тихоокеанскому побережью России, восточному арктическому побережью, Сахалину и Курильским островам. Главными видами грузов являются нефть, уголь, продукты питания, предметы первой необходимости, строительные материалы, машины и оборудование, а также рыба, рыбопродукты, металлы, руды и другие товары. В рамках внешней торговли порт Владивосток является ключевой точкой для экспорта угля, древесины, строительных материалов, руд, удобрений и рыбопродуктов, а также для импорта машин и оборудования, зерновых и товаров повседневного спроса.

Владивосток стал ключевым транспортным узлом Дальнего Востока России благодаря своей выдающейся гавани, которая выполняет функции транспортно-транзитной станции и обеспечивает соединение между Приморским краем России, Охотским морем, Тихим океаном и Северным Ледовитым океаном. Владивосток обладает воздушными связями с основными городами России и является конечной точкой Транссибирской железнодорожной магистрали. Он также является центром морского транспорта на

Дальнем Востоке и конечной точкой маршрута по Северному Ледовитому океану. Это положение делает его стратегически важным для международной торговли.

Морской порт Владивосток, расположенный на северо-западном берегу незамерзающей бухты Золотой Рог залива Петра Великого, представляет собой крупнейший торговый порт на тихоокеанском побережье России. Его привилегированное местоположение способствует развитию международной торговли. Основная часть экспортируемых товаров направлена в Китай, Корею и Японию, в то время как значительная часть импортированных грузов поступает из Австралии, США и Японии.

Из изложенного следует, что группа портов Дальнего Востока России с портом Владивосток в роли ключевого центра обладает значительным потенциалом для развития Китайско-Российской импортно-экспортной железнодорожной магистрали для трансграничных линейных логистических перевозок. Она также имеет потенциал стать морским железнодорожным интермодальным международным транзитным портом в Северо-Восточной Азии и транзитным портом между Китаем и Россией. Все это придает этому региону большое значение для логистики и перевозки товаров в контексте международной торговли на границе двух стран.

Китаю и России следует начать стратегическое сотрудничество по созданию дальневосточного логистического коридора. Располагает к этому несколько факторов:

Во-первых, Первоочередной задачей для Китая и России должно являться установление стратегического сотрудничества в создании логистического коридора на Дальнем Востоке. Данный проект должен рассматриваться как ключевое стратегическое взаимодействие между двумя странами.

Создание стратегических логистических коридоров предполагает высокую степень стабильности, масштабируемости и коммерческой жизнеспособности, а также эффективное управление рисками.

Дальневосточный логистический коридор обладает своими уникальными преимуществами и недостатками по сравнению с двумя другими европейскими логистическими коридорами. В числе преимуществ следует отметить его высокий уровень безопасности и надежности, а также независимость от внешних воздействий в контексте массовой перевозки товаров. Данный коридор Китай-Россия объединяет прибрежные районы и порты Китая с пограничными районами, железнодорожными станциями и гаванями на Дальнем Востоке России. Можно сказать, что это "транспортировка собственных товаров собственными средствами", и внешние факторы оказывают на нее незначительное воздействие. Однако недостатком является более высокая стоимость по сравнению с морскими перевозками и большая длина железнодорожного пути до Европейской части России. Общая длина маршрута, включая морские и наземные участки, составляет около 11 000 км. В сравнении с этим, морской маршрут до порта Санкт-Петербурга составляет более 21 700 км, а железнодорожный маршрут через порт Маньчжоули и порт Алашанькоу до Москвы - более 7 100 км и 8 600 км соответственно.

В условиях сложной и изменчивой глобальной среды создание стратегического логистического коридора между Китаем и Россией приобретает особое значение. Этот коридор должен быть стабильным и безопасным, что обеспечит интересы обеих стран в рамках международной торговли.

Во-вторых, следует отметить, что сотрудничество по логистическому коридору Китай-Россия-Дальний Восток имеет стратегическое значение как отправная точка для

дальнейшего развития партнерства между Китаем и Россией на Дальнем Востоке.

Совместное участие Китая и России в создании логистического инфраструктурного узла на Дальнем Востоке становится неотъемлемой частью стратегии развития России в этом регионе. Это особенно актуально в контексте усиления стратегической ориентации России на восток, особенно после российско-украинского конфликта. Россия активно усиливает усилия по поиску новых возможностей для сотрудничества и партнерства на востоке, возвращаясь к ранее забытым аспектам китайско-российской кооперации и ускоряя реализацию новых проектов, которые давно оставались на бумаге.

Как пример, можно привести завершение долгожданной восьмилетней сделки по строительству газопровода на Дальнем Востоке, предназначенного для прямых поставок природного газа в Китай. Этот проект, известный как "Россия-Дальний Восток-Китай", включает маршрут, начиная с города Рычинска в Приморском крае России, проходящий по реке Уссури и заканчивающийся в Хулине, китайской провинции Хэйлунцзян. После ввода газопровода в эксплуатацию Россия сможет ежегодно поставлять в Китай значительные объемы природного газа.

Другим значимым проектом является сухопутный продовольственный коридор между Китаем и Россией, который стал результатом совместной инициативы двух стран. Этот коридор создает наиболее экономичный и кратчайший логистический путь для экспорта сельскохозяйственной продукции из Сибири России в Китай. Российская сторона планирует экспортировать через этот коридор значительные объемы продукции, и строительство соответствующей инфраструктуры, такой как Забайкальский зерновой терминал, уже находится на завершающей стадии строительства. Также этот момент отмечает Белова Э. Ш. в статье "Новое окно возможностей для Сибирских аграриев", при этом отмечая, что наращивание сельхозпроизводства в Сибири должно происходить на программной основе – речь идет о долгосрочной стратегии на уровне федерального правительства [\[14\]](#).

Также важно отметить, что в Приморском крае планируется создать международную территорию опережающего социально-экономического развития, что предоставит китайским компаниям благоприятные условия для бизнеса и инвестиций в развитие логистической, портовой, дорожной и другой инфраструктуры. Эта инициатива имеет стратегическое значение для России и выражает стремление привлечь больше китайских инвестиций в регион.

Следовательно, развитие Дальнего Востока России и его успешное продвижение на восток являются неотъемлемой частью российской стратегии. Порт Владивосток, как центральный элемент дальневосточного логистического канала, играет ключевую роль в этом стратегическом партнерстве между Китаем и Россией. Таким образом, сотрудничество в развитии Дальнего Востока должно начинаться с укрепления и развития стратегического дальневосточного логистического коридора, с объединения инфраструктурных проектов и совместных инициатив в области логистики, чтобы достичь более высокого уровня взаимодействия между двумя странами.

Ключевым фактором для успеха этого сотрудничества является формирование консенсуса между сторонами, взаимное понимание и демонстрация искренности в стремлении развивать этот стратегически важный регион, а также выбор оптимальной стратегии и координация интересов обеих сторон.

В-третьих, стоит подчеркнуть важность сотрудничества и инвестиций Китая и России в области логистической инфраструктуры на Дальнем Востоке в рамках инициативы "Один

пояс - один путь".

Сотрудничество между Китаем и Россией в области логистической инфраструктуры на Дальнем Востоке является стратегической необходимостью в свете ограниченности имеющихся логистических ресурсов по сравнению с растущими потребностями в экономическом и торговом взаимодействии между двумя странами.

Существующие логистические возможности на Дальнем Востоке оказываются недостаточными для удовлетворения потребностей в доставке и перемещении товаров, необходимых для расширения и укрепления торговых и экономических отношений между Китаем и Россией. В этом контексте, сотрудничество и вложения в развитие логистической инфраструктуры становятся важной и стратегической задачей для обеих стран.

Исследование Шеньчженского института подчеркивает ряд проблем, связанных с логистикой и инфраструктурой в контексте сотрудничества между Китаем и Россией, особенно в рамках таможенного оформления и развития портовой инфраструктуры на Дальнем Востоке.

Во-первых, наблюдается значительный неравновесный характер строительства портовых и логистических объектов на территориях обеих стран, что является следствием активной политики Китая по развитию своих портов и логистических инфраструктурных объектов. В частности, Китай активно поддерживает строительство портов и железнодорожных станций, логистических хабов и пограничных зон совместного сотрудничества. На примере Суйфэньхэ, в Китае наблюдается заметное улучшение портовой инфраструктуры, включая создание железнодорожных станций общего пользования и логистических парков, что позволяет эффективно обслуживать различные виды грузов.

Однако ситуация на российской стороне, в частности, в порту Гучжен, существенно отличается. Здесь наблюдается ограниченная пропускная способность и недостаток современных логистических ресурсов. Погрузочно-разгрузочная станция Гучжэн имеет всего одну линию для обработки контейнеров и две линии для сыпучих грузов, что сильно ограничивает ее пропускную способность. В отличие от китайских портов, российская сторона сталкивается с значительными ограничениями в мощности и пропускной способности портовых сооружений, что создает существенные проблемы в обеспечении плавного движения грузов и приводит к длительным задержкам.

Это неравенство между инфраструктурой портов и логистическими комплексами Китая и России становится одной из ключевых причин регулярных задержек и скопления грузов в портах обеих стран. Конфликт между Россией и Украиной также усугубил ситуацию, приведя к перегрузке портов на Дальнем Востоке России и увеличению транспортных издержек, что сказалось на стоимости железнодорожных перевозок и привело к повышению тарифов.

Разрешение данных проблем требует более сбалансированных инвестиций и модернизации логистической инфраструктуры на Дальнем Востоке, что способствовало бы более эффективному движению грузов и укреплению сотрудничества между Китаем и Россией в этом регионе.

Во-вторых, низкая операционная мощность порта. Проблема низкой операционной мощности портов на Дальнем Востоке оказывает серьезное воздействие на развитие региональной логистики. В группе портов Дальнего Востока России, особенно в ядре порта Владивосток, присутствует 16 портовых торговых терминалов. Однако общая длина



причалов составляет всего 4 200 метров, причем терминал № 16, который является контейнерным терминалом, имеет длину всего 370 метров и глубину 13 метров. Этот терминал способен обрабатывать всего лишь 90-100 тысяч контейнеров международного стандарта в год.

За исключением контейнерного терминала № 16, все остальные терминалы представляют собой многоцелевые терминалы с совокупной годовой пропускной способностью всего 5-6 миллионов тонн. Другие порты, такие как порт Посьет и порт Зарубино, ограничены в своей операционной мощности и специализируются на погрузке и выгрузке угля и руды. Порт Славянка, изначально судостроительный завод, в настоящее время обладает всего одним причалом для грузовой обработки.

Важно отметить, что стоимость погрузки и выгрузки в российских портах значительно выше, чем в мировой практике. Проблемы, связанные с таможенным оформлением, эффективностью и адаптацией процессов погрузки и выгрузки грузов в портах, а также недостаточная операционная мощность, являются основными препятствиями для развития Дальнего Востока. Эти проблемы требуют немедленного внимания и решения.

После российско-украинского конфликта объемы торговли между Россией и Китаем значительно возросли, что сказалось на спросе на сухопутные перевозки между двумя странами. Недостаток транспортных мощностей привел к значительным задержкам в движении грузов, особенно на российской стороне границы.

В связи с этим, предложение о расширении площади порта, где размещаются контейнеры, и строительстве терминала 17 является важным шагом для увеличения операционной мощности порта Владивосток. Также планируется приобретение дополнительной техники, включая краны, для решения проблемы нехватки оборудования и улучшения оперативности порта.

В-третьих, существует значительное различие в стандартах ширины колеи между китайскими и российскими железными дорогами, что негативно влияет на эффективность перевозок и увеличивает затраты на транспортировку товаров. Российская железная дорога традиционно использует широкие колеи, в то время как в Китае используются стандартные международные стандарты рельсов. Это создает несостыковки в трансграничных перевозках, требующие изменения стандарта колеи и перекладку рельсов на границе.

Китайская сторона проявила значительные усилия в оборудовании железнодорожных станций переключения, таких как железнодорожная станция переключения Суйфэньхэ. Здесь осуществляется переключение навалочных грузов на четыре железнодорожные линии, с возможностью смены до 8 колонн в день при непрерывной работе, и до 12 колонн при максимальной производительности. Также наличествуют контейнерные линии, способные сменить 4 колонны в день.

В сравнении с этим, российская сторона отстает в оборудовании железнодорожных станций переключения и испытывает серьезные ограничения. В порту Суйфэньхэ, находящемся всего в 16 километрах от железнодорожной станции Пограничная на российской стороне, имеется только железнодорожная станция для погрузки и разгрузки контейнеров. Максимальная пропускная способность для смены навалочных грузов составляет всего 4 поезда в месяц (30 секций), что недостаточно для удовлетворения потребностей маршрута Китай-Европа и обработки выходящих грузовых поездов. Российская Дальневосточная железная дорога также сталкивается с затруднениями в адаптации к логистическому спросу между Китаем и Россией, и недостаточной

пропускной способностью Сибирской железной дороги, что становится все более явным.

Важно подчеркнуть, что Российская железная дорога остается неотъемлемым партнером в маршруте Китай-Европа. Однако текущее состояние Сибирской железной дороги не способно адаптироваться как к собственным логистическим потребностям России, так и к потребностям китайско-российского торгового логистического канала.

В-четвертых, порт Владивосток не соответствует современным требованиям в части сбора и распределения грузов, а также нуждается в увеличении пропускной способности. Это предполагает наличие безопасных и эффективных транспортных маршрутов для перемещения грузов. Несмотря на относительно короткое расстояние между железнодорожной станцией Хуньчунь и портом Владивосток, всего 320 километров, существующие дороги, особенно дорога, соединяющая порт Владивосток и порт Славянка, имеют низкое качество, и техническое обслуживание и ремонт не успевают за износом покрытия. Эта проблема особенно актуальна в условиях сурового климата и высокой интенсивности движения, что создает значительные препятствия для надежных автомобильных перевозок. В результате трудно обеспечивать надежность и эффективность логистики и транспортировки, что ограничивает потенциал развития данной логистической системы. [\[15\]](#)

С учетом перспектив развития торгово-экономического сотрудничества между Китаем и Россией, особенно в рамках инициативы "Пояс и путь", необходимо активно стремиться к интеграции и координации логистических коридоров на Дальнем Востоке.

Сотрудничество между Китаем и Россией в области инфраструктуры логистических коридоров на Дальнем Востоке может быть выстроено вокруг следующих ключевых направлений:

1. Поддержка совместного строительства погрузочно-разгрузочных площадок: Создание инфраструктуры, позволяющей осуществлять погрузку и выгрузку грузов в одном и том же месте, становится приоритетом. Это содействует повышению эффективности транспортировки грузов по железной дороге и снижению потерь эффективности из-за различий в ширине колеи. На долгосрочной перспективе целью является создание железнодорожных путей с одинаковой шириной колеи между портами Дальнего Востока, что снизит необходимость в перекладке рельсов и упростит логистические процессы.
2. Инвестиции в местное сотрудничество портов: Направленные на улучшение состояния дорог, ведущих к портам, инвестиции могут способствовать увеличению пропускной способности портов и развитию бизнеса, связанного с консолидацией морских грузов. Это включает в себя повышение качества и класса трасс, связывающих порты Дальнего Востока, таких как порт Суйфэньхэ - порт Владивосток, порт Дуннин - порт Владивосток и порт Хуньчунь - порт Владивосток. Улучшение инфраструктуры и повышение стандартов дорожного покрытия и безопасности позволит оптимизировать логистические потоки и повысить эффективность порта Владивосток.
3. Инвестиции в развитие дальневосточных портов: Развитие дальневосточных портов становится важным аспектом сотрудничества между Китаем и Россией. Подход к инвестиционной стратегии должен включать в себя избегание воздействия на ключевые порты России, такие как Владивостокский торговый порт, Находкинский порт и Восточный порт, а также избегание создания новых портов "с нуля". Вместо этого, акцент следует делать на развитии, реконструкции и модернизации существующих портов, таких как порт Славянка, который в настоящее время используется как судоремонтный завод. Пилотные проекты, основанные на совместных инвестициях и сотрудничестве в развитии

портовой инфраструктуры, будут играть ключевую роль в развитии логистической инфраструктуры на Дальнем Востоке и способствовать сотрудничеству между Китаем и Россией в этой области.

Эффективное использование Владивостокского портового комплекса для трансграничных перевозок товаров внутренней торговли и развитие соответствующей инфраструктуры в Хэйлунцзяне и Цзилине.

Более 160 лет назад в результате ратификации двух договоров - Айгунского и Пекинского - Китай передал России свыше 1 миллиона квадратных километров территории, включая Владивосток и реку Тумен. Этот исторический акт привел к тому, что северо-восточные провинции Хэйлунцзян и Цзилинь лишились выхода к морю, преобразуясь из прибрежных провинций во внутренние регионы. Сегодня товары, произведенные в провинциях Хэй и Цзилинь, вынуждены долгий путь к морю, исключительно на южные порты через Ляодунский полуостров, включая порты Инкоу, Далянь и Лушунь. Порт Даньдун находится слишком далеко от внутренних районов Северо-Востока, и Ляодунский полуостров, гористый и лишенный крупных рек, не предоставляет возможности для соединения прибрежных и внутренних городов. Эта ситуация делает гавань в провинции Ляонин единственным выходом к морю для трех северо-восточных провинций, что существенно ограничивает их экономическое развитие. [\[16\]](#)

С учетом текущих реформ и процесса открытия миру, отсутствие морского выхода стало значительным фактором, ограничивающим развитие экономики двух провинций, особенно северо-восточного региона. В связи с этим вопрос об обеспечении морского порта на северо-востоке стал одной из важнейших задач в рамках стратегии возрождения старых промышленных баз северо-востока Китая.

Дальневосточные порты России, расположенные близко к провинциям Хэйлунцзян и Цзилинь, предоставляют оптимальные условия для развития трансграничных перевозок с учетом их географического расположения и недавних инфраструктурных усовершенствований. Наиболее значимыми преимуществами являются близкое расстояние между портами, например, порт Суйфэньхэ находится всего в 230 км от Владивостокского торгового порта и в 290 км от Восточного порта Владивостока; порт Хуньчунь находится в 320 км от торгового порта Владивосток и в 80 км и 95 км от российских портов Зарубино и Славянка соответственно.

Порты Зарубино и Славянка в России находятся на расстоянии 80 и 95 км соответственно от Китайско-российской границы, а порт Расхин в Северной Корее находится на расстоянии 124 км. При сравнении этих расстояний по суше, расстояние от города Харбин до порта Далянь составляет около 950 км, а от города Цзямусы до порта Далянь - 1280 км, а от порта Суйфэньхэ до порта Инкоу - 1300 км. Это недвусмысленно указывает на высокие затраты на наземный транспорт и подчеркивает преимущества дальневосточных портовой группы с Владивостоком в качестве центра для развития важнейшей портовой группы Дальнего Востока.

В мае 2023 года Главное таможенное управление Китая (GAC) опубликовало официальное объявление, в котором объявило о расширении списка перевалочных портов для трансграничных перевозок товаров внутренней торговли в провинции Цзилинь. Кроме уже действующих портов, был добавлен Владивосток в России в качестве перевалочного порта для трансграничных перевозок товаров. Дополнительно, два порта - контейнерный терминал Юнчжоу и порт Цзясин Чжапу в провинции Чжэцзян -

были указаны как порты въезда для трансграничных перевозок товаров.

Это решение вызвало значительный интерес как внутри Китая, так и за рубежом. Исторически, начиная с 2007 года, провинция Хэйлунцзян получила разрешение от Главного таможенного управления на проведение пилотных трансграничных перевозок товаров внутренней торговли. Этот проект позволил провинции Хэйлунцзян использовать порт Суйфэньхэ в качестве отправной точки для трансграничных перевозок, а затем перегружать грузы в российских портах Владивосток, Дунфан и Находка, а также в портах Шанхай, Нинбо и Хуанпу в Китае.

В августе 2010 года было также опубликовано объявление, разрешающее провинции Цзилинь осуществлять вывоз товаров внутренней торговли через порт Хуньчунь-Хуанхэ, затем транзитом через порт Вончжонгри-Раджин в Северной Корее и вновь заходить в порты Шанхая и Нинбо для трансграничных перевозок товаров внутренней торговли.

С течением времени в рамках пилотных программ был разработан комплекс методов управления и операционных процедур для эффективного проведения трансграничных перевозок товаров внутренней торговли. Основным принципом заключается в максимальном использовании географического преимущества коротких расстояний между портами России и Северной Кореей, прилегающими к провинции Хэйлунцзян и северо-восточным провинциям Китая. Эти порты обеспечивают исключительные возможности для перевозки товаров между севером и югом китайского побережья через систему перевалок с использованием морских портов. [\[17\]](#)

Порт Владивосток стал ключевым выходом товаров к морю для северных районов Северо-Восточного Китая, компенсируя единственный доступ к морю через южные порты Инкоу и Далянь на Ляодунском полуострове.

Этот шаг представляет собой значимое совершенствование в области логистики, направленное на оптимизацию процессов перевозки товаров и снижение расходов в логистической цепи. Такое решение способствует активизации логистической деятельности на Северо-Востоке и служит средством поддержки экономического развития в этом регионе. Стимулирование экономической активности на Северо-Востоке имеет стратегическое значение, особенно в контексте усиления усилий по восстановлению и развитию старой промышленной базы в этом регионе.

Эта инициатива также представляет собой важное нововведение в области внутренней торговли и транспортных связей на Северо-Востоке Китая. Она обеспечивает совершенствование соответствующей политики и процессов ее внедрения, что содействует уменьшению бремени на предпринимательскую деятельность в соответствии с принципом "соответствующее внутреннее - соответствующее внешнее". Такой подход позволяет вернуться к основам политики и осуществлять прагматичное продвижение трансграничных перевозок товаров внутренней торговли. В целом, это представляет собой важное инновационное изменение в сфере перевозки отечественных товаров на Северо-Востоке.

Сотрудничество между Китаем и Россией в создании логистического коридора на Дальнем Востоке имеет множество важных аспектов, особенно в контексте развития Дальнего Востока России. Это позволяет адаптироваться к изменяющимся условиям китайско-российского торгово-экономического сотрудничества и способствует усилиям России по развитию своего Дальнего Востока. В этом контексте, регион Северо-Востока занимает ключевое положение в стратегическом сотрудничестве между двумя странами.

Создание логистического коридора в регионе Северо-Восточной Азии не только оптимизирует логистические потоки, но и предоставляет широкие стратегические возможности для России и Китая. Этот коридор становится важным элементом логистической инфраструктуры региона и способствует развитию экономических связей между странами, что имеет долгосрочное стратегическое значение. В будущем можно будет сделать контрастивное исследование сравнивающее товарооборот и важность дальнего востока в прошлом и настоящем времени. Например как Написано в статье Ефименко Н. А. [18], в 50-е годы двадцатого века Советский Союз играл главенствующую роль по отношению к Китаю, а на данный момент, расстановка сил поменялась, и взаимодействие приобрело другой характер, что было бы интересно изучить в дальнейших исследованиях. Также сравнение сухопутных путей через Монголию и через Казахстан (к примеру исследования Дубовской А. М. [19] и Вана Ц. [20]) с водными путями (как, например, исследование Дьяковой О. В. [21]).

## Библиография

1. Куликова, В. А. Принципы создания мультимодальных логистических транспортных центров на Дальнем Востоке / В. А. Куликова, С. В. Проценко // Транспортное право и безопасность. – 2017. – № 9(21). – С. 29-35. – EDN ZITQXD.
2. Пугачев, И. Н. Развитие транспортно-логистического комплекса Дальневосточного региона России / И. Н. Пугачев, Р. Г. Король, Н. С. Нестерова // Транспорт Азиатско-Тихоокеанского региона. – 2022. – № 4(33). – С. 25-34. – EDN FANMES.
3. Ремыга, В. Н. Российско-китайское инфраструктурное сотрудничество // Экономические стратегии. – 2020. – Т. 22, № 3(169). – С. 66-73. – DOI 10.33917/es-3.169.2020.66-73. – EDN HPOSRD.
4. Король, Р. Г. Формирование приграничной терминально-логистической инфраструктуры для организации контейнерных перевозок на направлении Суйфэньхэ (КНР) - Гродеково (РФ) // Известия Транссиба. – 2022. – № 1(49). – С. 43-56. – EDN EMTDNK.
5. Чуйкова, О. Ю. Перенастройка логистических потоков в современных условиях // Политранспортные системы : Материалы XII Международной научно-технической конференции. В 3-х частях, Новосибирск, 21–22 сентября 2022 года. Том Часть 3. – Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2022. – С. 243-248. – EDN ZYHTIS.
6. Лузянин, С. Г. Дальневосточное измерение российского поворота на Восток. Закроет ли Китай санкционные "бреши" России? // Азия и Африка сегодня. – 2022. – № 6. – С. 5-14. – DOI 10.31857/S032150750020426-0. – EDN AZJSGJ.
7. Чэнь Л. Исследование стратегии морской безопасности России. Пекин, 2020, - С. 12-17.
8. М. П. Пармель. Краткая история России. Наньхай. 2012. 346 с.
9. Цзян С. Историческое влияние морской мощи на подъем и падение России. Пекин, 2021, с. 7-9.
10. Гуань С. Исследование экономического развития России. Пекин: Центр исследования России Народного университета Китая., 2019. с. 348. ISBN: 978-7-5166-4538-3.
11. Ху. Ч. Развитие китайско-русского торгово-экономического сотрудничества и строительства китайско-русского логистического коридора на Дальнем Востоке // Русский журнал. под редакцией Хэйлунцзянского университета. Китай, Хэйлунцзян. – 2023. – № 5. – С. 27-43.

12. Фэн Ш., Пань С., Отношения Китая с соседними странами. Шанхай: Шанхайское народное издательство, 2018. С. 9-11.
13. Сергеев А. С., Чарей М. С. Транспортные узлы российского Дальнего Востока на фоне мировых тенденций развития морского транспорта // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2010. №1.
14. Веселова, Э. Ш. Новое окно возможностей для сибирских аграриев // ЭКО. – 2017. – № 1(511). – С. 58-62. – EDN ХКОIXV.
15. Шэньчжэньский институт комплексных исследований развития. Специальный исследовательский отчет о трансграничных перевозках отечественных товаров в Северо-Восточном регионе. 2020.
16. Цзян И. История вопроса о китайско-российской границе и значение его решения для укрепления межгосударственных отношений России и Китая // Мир русскоговорящих стран . 2020. №3 (5).
17. Ли Л., Североазиатский экономический круг Пекин: China Finance and Economy Publishing, 2021. с. 24-28.
18. Ефименко Н.А. Российская история в зеркале политической ситуации в Китае в 50-х гг. XX века (на материале школьных учебников по истории) // Исторический журнал: научные исследования. – 2023. – № 3. – С. 151 - 164. DOI: 10.7256/2454-0609.2023.3.40736 EDN: HCFIYU URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=40736](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=40736) (дата обращения: 9.10.23)
19. Дубовская, А. М. Международные транзитные перевозки через Казахстан / А. М. Дубовская, Д. В. Мусатов // Транспорт и логистика: актуальные проблемы стратегического развития и оперативного управления : VI международная научно-практическая конференция, Ростов-на-Дону, 04–05 февраля 2022 года. – Ростов-на-Дону: Ростовский государственный университет путей сообщения, 2022. – С. 45-47. – EDN PUDOOV.
20. Развитие экономического коридора Китай-Монголия-Россия: приграничное измерение / Ц. Ван, А. В. Вовенда, Д. Е. Любина, Е. В. Мушенко // Социально-политические науки. – 2021. – Т. 11, № 5. – С. 27-33. – DOI 10.33693/2223-0092-2021-11-5-27-33. – EDN TLMMVT.
21. Дьякова, О. В. Водный путь "от чжурчжэней до русских" в бассейне реки Раздольной Южного Приморья / О. В. Дьякова // Исторический курьер. – 2022. – № 3(23). – С. 77-85. – DOI 10.31518/2618-9100-2022-3-6. – EDN АОЕJMX.

## **Результаты процедуры рецензирования статьи**

*В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.*

*Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).*

Предмет исследования. Предметом исследования является логистический канал на Дальнем Востоке как ключевой фактор развития китайско-русской торговли. Содержание статьи соответствует заявленной теме.

Методология исследования базируется на изучении числовых данных, характеризующих предмет исследования. Ценно, что автор использует таблицу для структуризации полученных результатов. Было бы также интересно увидеть схемы, диаграммы и графики в виде рисунков. Это значительно бы повысило уровень положительного восприятия от ознакомления со статьей. Более того, интересным вопросом является количественная оценка целесообразности развития логистического канала на Дальнем Востоке,

особенно в контексте оценки потенциальных выгод от реализации данной инициативы. Актуальность исследования вопросов, связанных с формированием логистического канала на Дальнем Востоке в контексте развития китайско-русской торговли, не вызывает сомнения, так как это стратегический вектор социально-экономического роста Российской Федерации, особенно в условиях санкционного давления со стороны недружественных стран, преимущественно находящихся на Западе.

Научная новизна в представленном на рецензировании материале чётко не просматривается, но отдельные её элементы по тексту встречаются: например, в части определения ключевых направлений интеграции и координации логистических коридоров на Дальнем Востоке. Также достаточно интересной и дискуссионной является таблица, раскрывающая преимущества и недостатки выходов России к морю.

Стиль, структура, содержание. Стиль изложения научный. Структура статьи автором чётко не выстроена. При доработке статьи рекомендуется выделить блоки «Актуальность исследования», «Постановка проблемы», «Методы исследования», «Результаты исследования», «Обсуждение результатов исследования и дальнейшие направления исследования». При проведении доработки научной публикации рекомендуется уделить внимание поиску существующих проблем/ограничений и предложений по их устранению. Более того, было бы интересно оценить конкретные количественные экономические эффекты от реализации авторских рекомендаций по решению существующих проблем.

Библиография. Автором подготовлен библиографический список, состоящий из 10 источников. Следует отметить, что он оформлен не только с нарушением требований ГОСТ, но и не единообразно. Более того, отсутствуют публикации, вышедшие в 2022-2023 гг. С учётом данного факта, а также принимая во внимание небольшое количество источников, следует заключить о необходимости удвоения числа рассмотренных научных публикаций (преимущественно за счёт публикаций, вышедших в последние годы, т.к. они будут учитывать актуальную контекстную специфику).

Апелляция к оппонентам. Несмотря на сформированный список источников, какой-либо научной дискуссии в тексте найти не удалось. При проведении доработки статьи рекомендуется уделить этому внимание: обсудить выявленные проблемы и разработанные рекомендации по их решению с другими авторами научных публикаций.

Выводы, интерес читательской аудитории. С учётом всего вышеизложенного, статья требует доработки, после проведения которой может быть рассмотрен вопрос о целесообразности опубликования научной статьи. Учитывая высокий уровень актуальности темы и при устранении замечаний, указанных в тексте рецензии, она будет полезна широкому кругу лиц: и органам государственной власти на федеральном и на региональном уровнях, особенно в субъектах Российской Федерации, относящихся к Дальневосточному федеральному округу, научно-педагогическим работникам, экспертам и аналитикам, занимающимся решением данных задач.

## **Результаты процедуры повторного рецензирования статьи**

*В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.*

*Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).*

Предметом исследования в рецензируемой публикации выступает логистический канал на Дальнем Востоке, который рассматривается авторами как ключевой фактор развития китайско-русской торговли.

Методология исследования базируется на использовании методов эмпирических исследований, исторического анализа и обобщения материалов из средств массовой

информации.

Актуальность работы авторы справедливо связывают с тем, что логистический коридор, соединяющий Китай и Россию на Дальнем Востоке, становится неотъемлемой частью геополитической и экономической динамики региона, важен транспортным маршрутом, который служит не только мостом между двумя великими странами, но и ключевым фактором для укрепления их экономических связей, а также расширения торговых возможностей.

Научная новизна рецензируемого исследования, по мнению рецензента состоит в обобщении современных представлений о логистическом канале на Дальнем Востоке и обосновании ключевых направлений сотрудничества между Китаем и Россией в области инфраструктуры логистических коридоров на Дальнем Востоке.

В тексте статьи выделены следующие разделы: Важность логистического коридора Китай-Россия, Выгоды экономического сотрудничества, Географические факторы и исторический контекст, Дальневосточный логистический коридор между Китаем и Россией, Дальневосточный портовый комплекс России, Библиография. В публикации отмечено, что китайско-российские торговые отношения неразрывно связаны с функционированием рассматриваемого логистического коридора, приведены сведения об объемах торговых операций между странами в последние годы. Авторы считают, что тенденция развития торгового сотрудничества между Китаем и Россией является взаимовыгодным для обеих стран и прогнозируют, что она будет определять их взаимоотношения в долгосрочной перспективе. Такое заключение сделано на основе исторического обзора развития российско-китайских отношений за многовековой период. В статье в таблицах рассмотрены преимущества и недостатки выходов России к морю, расстояния между прибрежными портовыми городами Китая и российскими морскими логистическими коридорами, расстояния между прибрежными портами Китая и портами Дальнего Востока России.

Библиографический список включает 21 источник – научные статьи и публикации в средствах массовой информации, интернет-ресурсы по рассматриваемой теме. На библиографические описания источников в тексте приведены адресные отсылки, что подтверждает наличие апелляции к оппонентам.

Из резервов улучшения публикации можно отметить следующие. Во-первых, в тексте логично было бы озаглавить вводную часть статьи как «Введение», а также выделить «Заключение» или «Выводы» для придания завершенности исследованию. Во-вторых, представляется, что завершить текст публикации лучше не ссылками на работы других авторов, а выводами по результатам проведенного авторами статьи исследования.

Рецензируемый материал соответствует направлению журнала «Теоретическая и прикладная экономика», содержит элементы научной новизны и практической значимости, может вызвать интерес у читателей, рекомендуется к опубликованию с учетом высказанных пожеланий.