

УДК 339.976.2

***ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ – ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ВЕКТОР
РАЗВИТИЯ ГЕОЭКОНОМИКИ ЕВРАЗИИ***

Демченкова С.А.,

к. пед. н., доцент,

*Московский автомобильно-дорожный государственный
технический университет (МАДИ),*

Москва, Россия

Крыгина И. Е.,

к. т. н., доцент,

*Московский автомобильно-дорожный государственный
технический университет (МАДИ),*

Москва, Россия

Измайлова П.А.,

магистрант,

*Московский автомобильно-дорожный государственный
технический университет (МАДИ),*

Москва, Россия

Аннотация

Проект «Один пояс, один путь» — масштабное и важное начинание Китайской Народной Республики, отвечающее растущим экономическим возможностям этой страны. Китай предлагает соседним странам включиться в этот проект без какого-либо политического давления, привлекая значительными инвестициями и призывает совместно развивать новые логистические направления. Географическое положение Российской Федерации, особенности транспортных Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

коридоров, проходящих через нашу территорию, и геоэкономические интересы могут стать связующим звеном между странами ЕС и экспортными потоками потоками из Китая. Однако необходимо взвесить все преимущества и риски подобного сотрудничества.

Ключевые слова: Один пояс, один путь, Китай, экспорт, транспортные коридоры, глобальная логистика.

***ONE WAY, ONE BELT - LOGISTICS VECTOR
GEOECONOMIC DEVELOPMENT OF EURASIA***

Demchenkova S.A.,

PhD, Associate Professor,

Moscow Automobile and Road State

Technical University (MADI),

Moscow, Russia

Krygina I.Y.

PhD, Associate Professor,

Moscow Automobile and Road State

Technical University (MADI),

Moscow, Russia

Izmailova P.A.,

undergraduate,

Moscow Automobile and Road State

Technical University (MADI),

Moscow, Russia

Annotation

The One Belt, One Road project is a large-scale and important undertaking of the People's Republic of China, in line with the growing economic opportunities of this country. China invites neighboring countries to join this project without any political pressure, attracting significant investments and calls for joint development of new logistics areas. The geographical position of the Russian Federation, the features of transport corridors passing through our territory, and geo-economic interests can become a link between the EU countries and export flows from China. However, it is necessary to weigh all the advantages and risks of such cooperation.

Keywords: One belt, one road, China, exports, transport corridors, global logistics.

Наибольшее количество современной литературы по логистике сосредоточено в основном на рассмотрении вопросов микрологистики, управления цепями поставок на уровне различных предприятий, их интеграции и слиянии в крупные бизнес-структуры. В научной и в учебной литературе развитие отдельных областей логистики рассматривается в основном теоретически. Однако изменения в конкурентной среде и коммерческая практика, эмпирическое развитие торговли, процессы монополизации коммерческой деятельности формируют область проблем, для выхода из которых важны точные знания о существующих рыночных механизмах. Кризис, последовавший за пандемией 2020 года, привел к десинхронизации большинства экономик, в том числе в России, и показали, необходимость в методологической позиции, сориентированной на практику. Эта сложная практика, основанная на принципиально новых концепциях и технологиях товародвижения, заставляет иначе смотреть на многие модели функционирования, в том числе на уровне геоэкономики.

Необходимость в таком переосмыслении очевидна на уровне глобальной логистики. Пандемия коронавируса и общий экономический спад, связанный с Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМЭ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

ней, показали, что реальные резервы для восстановления экономики находятся не на уровне компаний, а на макроэкономическом уровне. Причина в том, что возможности корпоративных структур для оптимального проектирования цепей поставок, технологических цепей и цепочек сбыта продукции закладываются на макроуровне. На уровне компании, даже глобальной, невозможно полностью компенсировать нехватку таких макроэкономических резервов. Поэтому даже глобальным корпорациям пришлось смириться с падением экспорта товаров и нарушением сроков поставок из-за объявленных ограничений и карантина, но самостоятельно они не смогли с этим справиться.

Несомненно, особенности конфигурации технологических и коммерческих цепочек поставок, механизм их интеграции в структуру мировой торговли могут существенно ограничивать либо расширять возможности дальнейшего проведения той или иной экономической политики страны. Векторы развития глобальной логистики оказывают чрезвычайное влияние на интеграцию отдельных стран в мировое экономическое пространство и определяют ее эффективность. Ученые Зуев В.Н., Островская Е.Я. и Дунаева М.С. в своих трудах отмечают, что происходящие изменения в сфере мирового товародвижения, а следовательно, в модели формирования стоимости товаров и услуг, могут существенно повлиять и на внешнеэкономическую политику стран-участниц рынка мировой торговли. [5]

В контексте геополитики/геоэкономики интересно рассмотреть процессы, по-новому формирующие мировое транспортно-логистическое пространство. В эпоху пандемии и кризисных явлений вопросы дефицита товаров, оборудования, запчастей и прочего оказались особенно актуальными. Страны-экспортеры, которые смогли быстро адаптировать свои цепочки поставок к реалиям пандемии, получили огромную выгоду, в то время как общие затраты на логистику в глобальной торговой системе значительно выросли. Стоит отметить, что процессы трансформации устоявшегося глобального логистического порядка, назревшие задолго до пандемии и однозначно

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

связанные с ростом производственной и экспортной мощи Китая, в современных реалиях приобрели особую актуальность.

Значительный рост китайской экономики с начала 2000-х годов делал ставку на инвестиции, поддерживавшие конкурентоспособность производственных цепочек, ориентированных на экспорт. В целях поддержки своих производителей китайское правительство значительно реформировало экспортную налогово-пошлинную политику (например, для производителей электроники и продукции машиностроения возмещаются экспортные пошлины), чем способствовало расширению экспорта собственной продукции. Обратной стороной этого является то, что компании все больше нуждаются в человеческих и материальных ресурсах для надлежащего функционирования, а также в экономии средств, необходимой для развития и дальнейшего продвижения своих брендов. [4]

При высокой доле экспорта в ВВП (28%), в основном в развитые страны, расширение цепочек поставок китайских производителей зависит от сокращения пропускной способности существующих каналов внешней торговли. И это сильнейшая зависимость Китая от стран Европы и США. Неудивительно, что Китай выступил инициатором новой модели глобального сотрудничества, основанной на трансформации существующей транспортно-логистической системы.

В сентябре 2013 года во время своего визита в Казахстан нынешний лидер Китая Си Цзиньпин выступил перед студентами в Астане, где впервые рассказал об идее возрождения древнего Шелкового пути, а в октябре того же года на саммите АТЭС он огласил инициативу создания «Морского Шелкового пути XXI века», связующего важнейшие порты региона с сухопутными путями южных провинций Китая и Юго-Восточной Азией. Подобный проект позволит значительно расширить существующий морской транспортный коридор для растущего экспорта на мировые рынки товаров из Китая и стран Юго-Восточной Азии.

Выдвинутая идея изначально воспринималась даже в нашей стране как лозунг или иная пропагандистская акция. Однако вскоре выяснилось, что «Экономический пояс Шелкового пути», объединенный с «Морским Шелковым путем XXI века» - масштабная программа экономического развития и политического укрепления Китая, основанная на кардинальном изменении логистического ландшафта Евразии. [2]

Цель столь масштабного проекта – создание новой модели международного сотрудничества. В ходе его реализации Китай намерен извлечь выгоду из имеющихся преимуществ разных провинций и укрепить хозяйственно-экономические связи между ее центральными, восточными и западными регионами, что поможет стимулировать собственную экономику за счет новой модели экспорта за рубеж, а также уменьшить внутреннюю долю избыточных мощностей в производственном секторе.

Главный мотив китайской стороны - насущная потребность перебросить избыточные производственные мощности за рубеж, вывести не имеющие выхода к морю слаборазвитые центральные и западные провинции на новый уровень, интернационализировать свою валюту – юань. Эти шаги позволят сформировать глобальную экономическую архитектуру в соответствии с интересами Китая и реструктуризировать собственную экономику с экспортно-ориентированной на экономику внутреннего потребления. Будут созданы прочные связи между промышленностью страны и международными транспортными коридорами, гарантирована занятость собственных граждан, а также созданы дополнительные резервы в сфере строительстве, сталелитейном и цементном производстве.

Таким образом, «Один пояс, один путь» является давней и далеко идущей инициативой по изменению существующего порядка взаимодействия Китая с остальным миром. [1]

«Китайская мечта» - идея о возрождении великой китайской нации была выдвинута как лозунг лидером Китая Си Цзиньпином почти сразу после его Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

избрания генеральным секретарем Коммунистической Партии Китая в ноябре 2012 года и стала центром пропаганды нового руководства. Идея возрождения китайской нации присутствует и в трудах Сунь Ятсена, первого президента Китайской Республики после падения монархии, и в творчестве его преемника Чан Кай-ши, в трудах Мао Цзэдуна и Дэн Сяопина. Акцент делается именно на возрождении и развитии великой китайской нации и о возвращении тех времен, когда Китай был ведущей страной мира, и, по некоторым оценкам, производил примерно треть всего мирового валового продукта (до начала XIX века).[2]

С другой стороны, рост интереса со стороны торговых компаний и производителей к китайскому рынку подогревается развитием очень перспективных коммерческих направлений, возможностью закупок товаров для последующего реэкспорта, а также специальными предложениями по размещению заказов на уникальные и индивидуальные производственные проекты. Россия - важный торговый и стратегический партнер Китая - может рассчитывать, в связи с созданием Таможенного союза между Россией, Казахстаном и Беларусью, на значительный транзит китайских товаров через Казахстан.

Целью анализа перспективных возможностей проекта «Один пояс – один путь» является определение оптимальных транспортных маршрутов по оси КНР-ЕАЭС-ЕС как по стоимости, так и по срокам доставки, а также определение объема необходимых инвестиций для их дальнейшего развития. Транспорт - ключевое звено в этой логистической системе: он должен иметь все необходимые свойства и отвечать современным требованиям для создания инновационных систем сбора и распределения товаров. [7]

Необходимо выделить четыре основных транспортных коридора и составляющие их маршруты, способные обеспечить устойчивые трансконтинентальные грузопотоки, значительная часть которых проходит по территории Российской Федерации:

1. Северный Евразийский коридор (Китай-Россия-Европа, через Дальний Восток России и Восточную Сибирь), включающий транспортные пояса Первый (Тюмень – Омск – Новосибирск – Красноярск - Иркутск) и Второй (Иркутск – Чита - Хабаровск – Владивосток).

2. Центрально-Евразийский коридор (Китай-Казахстан-Россия-Европа), проходящий по территории Казахстана и далее через транспортную инфраструктуру Российской Федерации.

3. Трансазиатские транспортные коридоры (маршруты по югу России), в том числе:

3.1. Западный Китай-Казахстан-Азербайджан-Грузия-Турция-Европа;

3.2. Западный Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран;

3.3 Урумчи-Актау-Баку-Поти и далее в ЕС через порты Константа в Румынии и Бургас в Болгарии.

4. Международный транзитный транспортный коридор Север-Юг, в который входят: Восточный маршрут, Западный маршрут и Центральный Транскаспийский маршрут.

Каждый коридор и входящие в него маршруты различаются по протяженности, количеству транзитных стран, пропускной способности и степени развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Российское логистическое пространство, соединяющее автомобильной и железнодорожной сетью Европу, Центральную и Восточную Азию, дает возможность значительно ускорить и удешевить грузоперевозки между этими регионами. А это в нынешних условиях особенно актуально для мирового логистического бизнеса. [6]

Центральным звеном Северного Евразийского коридора является маршрут через Транссибирскую магистраль. Крупнейшие транспортные узлы на маршруте — Владивосток, Иркутск, Красноярск, Новосибирск, Омск, Тюмень, Екатеринбург, Казань, Москва. Помимо выдающейся роли в развитии восточных территорий России, эта железная дорога обладает значительным

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

транзитным потенциалом. Использование этого коридора для перевозки грузов транзитом между Европой и Азией сокращает сроки доставки в среднем на 10-15 дней.

Центрально-Евразийский коридор объединяет маршруты, проходящие по территории Китая, Казахстана и России. Его общая протяженность составляет от 7 000 до 7 500 км в зависимости от конкретного маршрута и имеет ряд преимуществ перед другими маршрутами, в том числе:

1. возможность использования одного вида транспорта (например, только железнодорожный транспорт);

2. минимальное количество пересечений границы (всего два: Китай – Казахстан - Россия/Беларусь-ЕС);

3. традиционное использование и относительная важность данного коридора, поскольку он уже используется для перевозки грузов в обоих направлениях;

4. низкая стоимость доставки по сравнению с другими маршрутами между Европой и Китаем, проходящим через территорию ЕАЭС.[3]

Кроме того, Российская Федерация заинтересована в продвижении трансказахстанского маршрута, который пересекает несколько тысяч километров по территории России и тем самым приносит дополнительный доход.

Тем не менее, для России оценить проект «Один пояс, один путь» необходимо в более широком контексте, чем просто проект в транспортно-логистической сфере. Национальные интересы должны учитываться в долгосрочной перспективе. Ведь здесь пересекаются геополитические и экономические интересы страны.

Библиографический список:

1. Абдураманова Д. Р. «Один пояс, один путь»: краткая характеристика и внутренние цели Китая / Д. Р. Абдураманова // Молодой ученый. — 2019. — № 29 (267) С. 76-77 [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <https://moluch.ru/archive/267/61658/> (дата обращения: 24.01.2022).
2. Виноградов А. Китай и Шелковый путь /А. Виноградов// 2050. СОНАР. [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <https://www.sonar2050.org/publications/chto-takoe-kitayskiy-proekt-odin-poyas-odin-put-i-perspektivu-ego-sopryajeniya-s-rossiyskim-proekt/> (дата обращения: 22.01.22).
3. Vinokurov E., Tsukarev T. The Belt and Road Initiative and the Interests of Transi Countries: an Economic Assessment of Transport Corridors / E. Vinokurov, T. Tsukarev // Area Development and Policy, 2018, 3:1: 93-113.
4. Демченкова С.А., Крыгина И.Е., Дидковская А.К. Структурные изменения цепей поставок компаний модной индустрии в период пандемии/ С.А. Демченкова, И.Е. Крыгина, А.К. Дидковская// Евразийское Научное Объединение. 2021. № 11-3 (81). С. 175-177 [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_47417370_83115060.pdf (дата обращения: 25.01.22).
5. Зуев В.Н., Островская Е.Я., Дунаева М.С. Включение национальных экономик в глобальные цепочки стоимости: изменение парадигмы организации внешнеэкономических связей / В.Н. Зуев, Е.Я. Островская, М.С. Дунаева// Современная конкуренция. 2014. № 2. С. 77-94.
6. Крыгина И.Е. Современные особенности интермодальной логистической системы грузоперевозок / И.Е. Крыгина //Вектор экономики. 2020. № 4 (46). С. 4 [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_42807689_33679330.pdf (дата обращения: 25.01.22).

7. Мосоянц Э.Л., Бузулуцкая М.В. Логистика торгово-закупочной деятельности в современных социально-экономических условиях/ Э.Л. Мосоянц, М.В. Бузулуцкая //В сборнике: АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ЭКОНОМИКИ, КОММЕРЦИИ И СЕРВИСА. Сборник научных трудов кафедры коммерции и сервиса. Москва, 2021. С. 116-124 [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_45935971_76302163.pdf (дата обращения: 25.01.22).

Оригинальность 84%