Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

Влияние транспортных потоков на российско-китайский товарооборот

2021

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

РЕФЕРАТ

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ НА РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЙ ТОВАРООБОРОТ

ВКР (магистерская диссертация) состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка, включающего 64 наименований Работа включает 6 таблиц и 16 рисунков. Общий объем ВКР (магистерской диссертации) – 73 страницы.

Ключевые слова: структура внешнеторговых потоков, железнодорожный транспорт, контейнерные перевозки, бондовая зона

Цель исследования – на основе теории внешней торговли, данных о динамике и структуре внешнеторговых перевозок между Российской Федерацией и Китайской Народной Республики, а также сведениями о транзитных внешнеторговых потоках между Китайской Народной Республикой и странами Европейского Союза (через территорию Российской Федерации) разработать предложения по совершенствованию эффективности использования железнодорожного сообщения для внешнеторгового товарооборота между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой. Объектом исследования выступает железнодорожный внешнеторговый товарооборот между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой.

Научная новизна исследования состоит в разработке методических положений по оптимизации ассортимента внешнеторговой деятельности между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой в целях контейнеризации перевозок и оптимизации железнодорожных внешнеторговых грузоперевозок

Практическая значимость исследования заключается в применении авторских предложений по оптимизации железнодорожных внешнеторговых перевозок посредством организационно-технического решения – создания бондовой зоны.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 3
1 РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ 8
1.1 Роль внешней торговли в настоящее время и ее влияние на развитие национальных экономик 8
1.2 Обзор взглядов на формирование преимуществ во внешней торговле 12
1.3 Транспортное обеспечение внешнеторговой деятельности 17
2 АНАЛИЗ ХАРАКТЕРИСТИК РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ТОВАРООБОРОТА 23
2.1. Анализ товарной структуры российско-китайского товарооборота 23
2.2 Влияние транспорта на торговлю между КНР и Россией 37
3 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗРЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ МЕЖДУ РФ И КНР 55
3.1 Организационно-техническое решение – обоснование создания бондовой зоны для разрешения проблем в железнодорожном канале товародвижения между РФ и КНР 55
3.2 Анализ логистических издержек на примере бондовой зоны Гуанчжоу 60
ЗАКЛЮЧЕНИЕ 65
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК 67

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

ВВЕДЕНИЕ

Рост углубления и специализации международной торговли в современное время делает актуальным развитие трансконтинентальных транспортных коридоров. Увеличение массовой крупнотоннажной продукции в международной торговле, в совокупности с ограниченными возможностями морских и авиационных грузоперевозок побуждают развивать новые возможности наземных грузоперевозок. Наиболее заинтересованной в этом страной на евразийском пространстве выступает Китайская Народная Республика (КНР), которая в настоящее время является крупнейшим мировым экспортером материальной продукции и импортером сырья и материалов.

В сентябре 2013 года, в ходе визита в Казахстан, председателем КНР Си Цзиньпином была предложена концепция "Экономического пояса Шелкового пути", которая затем, в дальнейшем, трансформировалась в концепцию «Один пояс-один путь», направленную на совершенствование существующих и создание новых торговых путей, транспортных, а также экономических коридоров, связывающих более чем 60 стран Центральной Азии, Европы и Африки, что должно способствовать развитию торговых отношений между ними и Китаем.

Как отметил Си Цзиньпин, у Китая и стран Центрально-Азиатского региона − общая стратегическая цель, которая заключается в стабильном развитии экономики, процветании и могуществе государств. Китайский лидер подчеркнул необходимость "всесторонне укреплять практическое взаимодействие" и "конвертировать преимущества политического диалога, географической близости и экономической взаимодополняемости в преимущества сотрудничества, устойчивого роста, создания общности интересов на основе взаимной выгоды и общего выигрыша".

В связи с этим Си Цзиньпин призвал применять на пространстве Евразии новые модели сотрудничества, общими усилиями формировать "Экономический пояс Шелкового пути" (ЭПШП) и предложил пять необходимых для этого мер: политическая координация, взаимосвязь инфраструктуры, либерализация

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

торговли, свободное передвижение капитала и укрепление взаимопонимания между народами

Инициатором проекта «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП), трансформировавшегося затем в концепцию «Один пояс – один путь» (ОПОП) выступила Китайская Народная Республика (КНР). Объяснений тому несколько Первое из них – социально-экономическая. В 1990-е и 2000-е годы экономика КНР росла в среднем на 10,5% в год. Драйвером роста был не только экспорт продукции, но и беспрецедентный инфраструктурный бум. За 15 лет Китай обзавелся самой протяженной в мире сетью высокоскоростных железных дорог, новыми многополосными шоссе, десятками аэропортов. За время бума возникли сотни крупных и успешных компаний, а строительная отрасль генерировала миллионы рабочих мест. Теперь бум подходит к концу: вся нужная инфраструктура построена, и требуется найти применение избыточным строительным мощностям вместе с подготовленными кадрами. Вывести эти мощности на внешние рынки и начать строить огромную сеть наземных путей в ЕС через Евразию –возможное решение острейшей социальной проблемы.

Второе объяснение интереса к проекту носит ярко выраженный экономический характер. Китай сумел превратиться в крупнейшего мирового экспортера за счет миллионов дешевых рабочих рук, сконцентрированных в приморских провинциях КНР. Однако стоимость рабочей силы там растет, ужесточается и трудовое законодательство. Правительство КНР еще с середины 2000-х начало стимулировать перенос производства вглубь территории страны, предоставляя налоговые льготы и субсидируя тарифы для транспортировки товаров. Например, тайваньская компания Foxxcon, собирающая продукцию Apple, несколько раз переносила свои фабрики. Но теперь рабочая сила дорога и в центральном Китае, так что нужно двигаться дальше на запад. Соответственно, растут и логистические издержки, к тому же порты Восточного Китая и так работают на пределе своих возможностей. И тут идея "большой дороги в Европу" начинает выглядеть привлекательно: по времени путь из Урумчи в Берлин занимает втрое меньше морского пути из Шэньчжэня в Гамбург. А разница в

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

цене в те же три раза может быть компенсирована за счет развития инфраструктуры.

Третье объяснение инициирования проекта – можно объяснить, скорее проблемами геополитики. После того как США объявили о своем возвращении на Тихий океан, в Пекине опасаются, что Вашингтон начнет сдерживать амбиции растущего Китая, в том числе за счет активизации конфликта в Южно-Китайском море. Китайские силовики всерьез опасаются, что в случае конфликта американский флот будет осуществлять морскую блокаду Китая. А значит, стране нужны наземные пути снабжения.

Наконец, четвертое объяснение – дипломатическое. Большинство соседей по континенту относятся к растущему Китаю с огромным недоверием, так что для улучшения отношений нужно сделать соседям что-то хорошее, например засыпать их масштабными инфраструктурными инвестициями. Это особенно важно для Центральной Азии, соседствующей с неспокойным Синьцзян-Уйгурским автономным районом. Инвестиции, по мысли близких к китайскому правительству экспертов, могут предотвратить экспорт нестабильности.

Как следует из данного обзора, большинство из причин инициирования КНР проекта «Один Пояс-Один путь» носят системный, взаимосвязанный характер и потому, реализация данного проекта дает возможность их решения в комплексе.

В организационном плане, для финансирования инициативы в декабре 2014 года был запущен Фонд Шелкового Пути (ФШП) объемом $40 млрд, к этой же цели был приспособлен начавший работу в декабре 2015 года Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) объемом $100 млрд. Более 100 государств в той или иной форме заявили о присоединении к проекту. Однако практическая реализация инициатив ОПОП застопорилась: за первые годы существования ФШП и АБИИ не израсходовали даже 20% изначального капитала. Причина – в чрезмерно жестких требованиях к возвратности средств и контролю над уже построенными объектами. Вместе с тем, начавшаяся в 2020 году пандемия COVID-19 показала важность функционирования дублирующих

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

торговых маршрутов и диверсификацию рисков и возможностей, связанными с ними.

Поэтому глобальной целью нашей магистерской работы является изучение и оценка возможностей реализации инициативы «Один пояс-один путь» на территории Российской Федерации.

В более узком смысле, целью данной магистерской работы является рассмотрение влияния развития транспортных потоков на российско-китайский внешнеторговый товарооборот.

Данная формулировка проблемы и цели работы подразумевает последовательное рассмотрение следующих задач:

- Изучение и рассмотрение обоюдной связи между характеристиками транспортной инфраструктуры и сложившейся структурой внешнеэкономических потоков;
- Анализ региональной и товарной структуры внешнеэкономического оборота в разрезе влияния на них транспортной инфраструктуры;
- Оценка влияния инициативы «Один пояс-Один путь» (ОПОП) на показатели российско-китайского внешнеторгового товарооборота;
- Выявление барьеров и проблем, препятствующих реализации инициативы ОПОП и разработка рекомендаций по их разрешению.

Объектом исследования данной работы является внешняя торговля России и Китая;

Предметом исследования − влияние развития транспортных потоков на российско- китайский внешнеторговый товарооборот (на примере логистики между КНР и Россией).

Методической основой исследования являются анализ литературы, статистических данных, интернет-источников, обобщение, сравнение, наблюдение и пр.

Структурно выпускная работа содержит введение, три главы, заключение, список использованных источников, приложения.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

В первой главе работы осуществляется рассмотрение и обобщение основных теоретических положений экономической теории, относящихся к теме работы, включая анализ следующих теоретических положений:

- влияние внешнеэкономической деятельности на экономическое развитие государств;
- абсолютные и относительные преимущества во внешней торговле;
- диверсификация внешнеэкономической деятельности;
- влияние транспортных потоков на эти проблемы.

Во второй главе осуществляется анализ фактических показателей товарооборота между Китая и Россией, и формулирование концепций.

В третей главе осуществляется разработка предложения по разрешению проблем внешней торговли между КНР и Россией.

Работа написана на 74 страницах, содержит 6 таблиц, 15 рисунков, 64 источника литературы.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

1 РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

1.1 Роль внешней торговли в настоящее время и ее влияние на развитие национальных экономик

В современных условиях внешняя торговля является важной составляющей функционирования и развития каждой отдельной страны и мира в целом, так как ни одно государство не способно развиваться без построения эффективной системы хозяйственных связей с экономиками других стран в условиях протекания процессов глобализации. В контексте международных экономических отношений национальные экономики рассматриваются не как отдельные хозяйственные системы, а как системный комплекс взаимосвязей субъектов хозяйствования на мировом рынке, поэтому роль внешней торговли в развитии национальной экономики страны значительно возрастает.

Интеграция стран, расширение их открытости, сближение и взаимосвязь национальных экономик посредством углубления внешнеторговых отношений, развития внешней торговли составляют отдельный объект для изучения.

Включенность в международную торговлю отдельной страны представлена в форме внешней торговли. Внешняя и международная торговля являются схожими, но не идентичными понятиями, которые соотносятся между собой как часть и целое, как национальное и интернациональное. На динамику и структуру внешней торговли отдельных стран оказывают влияние следующие факторы: уровень развития национального производства; обеспеченность природными ресурсами; цели и приоритеты государственной внешнеторговой политики; конкурентоспособность продукции внутреннего производства; конвертируемость национальной валюты; структура и объем внутреннего спроса; уровень жизни населения и другие факторы [2].

Внешняя торговля для любой страны выделяется в особую область исследования, так как выход стран на внешний рынок и участие в мировых интеграционных процессах существенным образом влияют на благосостояние

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

нации. Внешняя торговля, являясь составной частью внешнеэкономического комплекса, считается одним из приоритетных направлений, способствующих становлению и стабилизации экономики страны, а также росту благосостояния нации. Развитие внешней торговли страны напрямую зависит от эффективности принятия управленческих решений государственных органов, которые в свою очередь опираются на результаты аналитических исследований, проводимых на макроэкономическом уровне [11]

На основании проведенного анализа литературных источников хотелось бы отметить, что в настоящее время нет единого подхода к определению понятия «внешняя торговля», но наблюдается довольно схожая понятийная конструкция. Так, ученые И.В. Кокушкина, М.С. Воронин, Ю.Г. Козак, С.Н. Лебедева определяют внешнюю торговлю как «торговлю данной страны с другими странами, состоящую из двух встречных потоков товаров и услуг: оплачиваемых вывоза (экспорта) и ввоза (импорта)» [1; 2]. По мнению С.И. Долгова, это «оплачиваемый обмен товарами между товаропроизводителями и потребителями товаров различных государств» [10], И.Т. Балабанова считает, что «внешняя торговля товарами является частью международной торговли и представляет собой специфическую форму обмена товарами между продавцами и покупателями из разных стран» [11]. Большой энциклопедический словарь дает следующее определение внешней торговли: «форма внешнеэкономических связей, продажа и покупка товаров, ценных бумаг на международном рынке», «торговля одной страны с другими странами, составная часть внешнеэкономических связей» [8]. По данным «Внешнеторговой энциклопедии», это «экспортно-импортные отношения между странами, в основе которых лежит международное разделение труда» [9]. Кроме того, Законом о государственном регулировании внешнеторговой деятельности выделяется внешняя торговля информацией, объектами интеллектуальной собственности, внешняя торговля товарами и услугами [12].

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Говоря о роли внешней торговли в системе функционирования национального хозяйства, следует отметить, что она выступает важным фактором экономического развития любого государства:

Во-первых, внешняя торговля способствует первоначальному накоплению капитала, что продолжается в некоторых отсталых странах и по сей день, поэтому внешняя торговля до сих пор не утратила своего значения как фактора развития.

Во-вторых, внешняя торговля способствует созданию современной структуры производства ввиду необходимости экспорта конкурентоспособной продукции;

В-третьих, внешняя торговля способствует росту уровня жизни населения через развитие производственных сил конкретной страны;

В-четвертых, по каналам внешней торговли происходит эксплуатация природных ресурсов развивающихся стран развитыми странами;

В-пятых, внешняя торговля способствует нормализации процесса национального воспроизводства ввиду возможности накопления недостающих ресурсов через импорт и экспорт производимых товаров;

Процессы интеграции и глобализации способствуют увеличению каналов внешней торговли, через которые идет обмен передовыми технологиями между государствами и соответственно развитие национальных экономик.

В работе [2] отмечается, что к преимуществам и выгодам внешней торговли для отдельного государства следует отнести:

- Возможность получения дополнительного дохода от продажи национальных товаров и услуг за рубежом;
- Возможность более быстрого и эффективного насыщения внутреннего рынка;
- Преодоление ограниченности национальных ресурсов для развития рынка;

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

- Возможность повышения производительности труда, специализируясь в мировой торговле на поставке определенной продукции на мировой рынок.

Кроме того, к выгодам и преимуществам международной торговли следует отнести выравнивание темпов экономического развития государств, диверсификация рисков, сокращение поводов для межгосударственных конфликтов.

Традиционно, к интегральным обобщающим показателем выгод от внешней торговли относились показатели объема экспорта, импорта, чистого экспорта (объем экспорта за вычетом импорта). В зависимости от знака показателя чистого экспорта (положительного или отрицательного) значение совокупного Валового Внутреннего Продукта (ВВП) увеличивалось или уменьшалось.

Однако, к настоящему времени традиционные взгляды на пользу/вред внешнеэкономической деятельности в зависимости от положительного или отрицательного значения чистого экспорта претерпели значительные изменения: высокая степень глобализации национальной экономики, определяемая долей экспорта и/или импорта в структуре совокупного ВВП свидетельствует о высокой зависимости и уязвимости национальной от глобальной, значительным расширением рисков

Кроме того, представление о выгоде или ущербе от внешнеторговой деятельности для национальной экономики можно получить из анализа товарной структуры внешнеторговых потоков: если в структуре экспорта преобладают сырьевые продукты, а в импорте – несырьевая продукция, то можно сделать заключение о том, что внешнеторговый обмен не является выгодным, скорее наоборот, он приводит к уменьшению национального богатства.

Высокая интеграция во внешнеэкономическую деятельность и международное разделение труда имеет как выгоды в виде положительного влияния на национальный экономический рост, так и повышенную уязвимость от конъюнктурных колебаний глобальной экономики и связанных с этим угроз.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

1.2 Обзор взглядов на формирование преимуществ во внешней торговле

Следует отметить, что невозможно проанализировать процессы в сфере внешней торговли без изучения истории развития экономики внутри отдельных государств, политических процессов в странах и мире в целом, других областей международных экономических отношений, так как «внешняя торговля подчиняется действию общеэкономических законов» [2] и тенденций и одновременно является фактом развития мирового сообщества. Внешняя торговля считается одной из первых форм международных отношений.

В процессе исторического развития на внешнюю торговлю оказывали влияние следующие факторы: природные и географические особенности страны, структура мирового хозяйства, уровень развития национального производства и уровень жизни населения, уровень развития НТП, развитие мировой валютно-финансовой системы, политические процессы, появление международных организаций и интеграционных объединений, миграционные процессы.Если обратиться к экономической истории, то можно увидеть, что прорывное экономическое развитие государств оказывается невозможным без активного участия в международной торговле и вовлечения в международное разделение труда. Правдивость этого утверждения можно подтвердить и примерами из цивилизаций Древнего Египта, Греции, Рима и Византии, и историческими открытиями, совершенными мореходами Испании, Португалии, Великобритании, Франции и Нидерландов, позволившими превратить эти государства в трансконтинентальные империи, и вкладе внешней торговли в развитие Пруссии (а затем и Германии), Японии, а в настоящее время – примерами превращения стран Юго-Восточной Азии (Японии, Южной Кореи, Сингапура, а теперь и Китая) – из развивающихся государств в развитые.

Действительно, многие исследователи, начиная с древних времён устанавливали связь между объемом, структурой и динамикой внешнеторговых товарных потоков и показателями национального богатства, качества жизни и экономического развития. Например, мыслители Древней Греции (Ксенофонт,

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Платон, Аристотель), а затем и Рима (Катон Марк Порций, Варрон Марк Тернеций) в период экономическо-политического кризиса античности основной причиной этого считали распущенность и развращенность, вызванные возможностью удовлетворения самых изощрённых, не свойственных природе человека потребностей для очень узкой прослойки общества, что ведёт к росту социального неравенства, разобщенности и угрожает существованию общества и государства. Поэтому они ратовали за возвращение к умеренности, аскетичности, натуральному хозяйству и торговлю, а тем более, внешнюю – рассматривали, скорее, как зло. Наиболее выражено взгляды этих мыслителей отражает фраза известного военного и политического деятеля Древнего Рима, Катона-старшего, «не спастись городу, где вкусная рыба стоит дороже рабочего быка».

В эпоху феодализма самым большим богатством считалась земля, поскольку она позволяла удовлетворять большинство человеческих потребностей в натуральном виде, но, благодаря внешней торговле у узкой прослойки населения имелась возможность приобретать необычные, экзотические продукты, пускай и по очень высокой, запредельной цене. Это обстоятельство приводило к значительному преимущественному расслоению в обществе и поэтому, оказывалось объектом критики со стороны как самого общества, так и представителей основных мировых религий (христианство, ислам). Тем не менее, следует отметить, что позиция ислама по отношению к мировой торговле оказывалась более терпимой, что, нашло отражение, например, в сказках «Тысяча и одной ночи». Но при этом отмечается, что «крестовые походы» значительно расширили объемы и разнообразие торговли в это время.

Эпоха географических открытий (начиная с открытий Америки Х.Колумбом в 1492 г.) и появления первых капиталистических экономик, основанных на промышленном производстве и разделении труда привела к пересмотру взглядов на внешнюю торговлю. Именно с этого момента внешняя торговля стала рассматриваться как один из основных источников

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

национального богатства. Поскольку, с позиции того времени считалось, что основная форма проявления национального богатства – ценные металлы и драгоценности, находящиеся в государственной казне, то наилучшим способом их приращения выступала государственная монополия на внешнюю торговлю, ограничение импорта (поскольку это обедняет денежную массу в стране) и активное поощрение экспорта. Данную точку зрения разделяли экономисты так называемого, «меркантилистического направления».

Экономисты-классики (А.Смит, Д.Рикардо) кроме того, что пересмотрели взгляды на категорию «национального богатства», определив его как «совокупность продуктов внутри государства, способных удовлетворять потребности», и доказали необходимость невмешательства государства в экономические процессы, выявили факторы, влияющие на успешность внешнеэкономической деятельности и определяющие ее структуру. Эти факторы получили название «абсолютных» и «относительных» преимуществ.

Экономистами-классиками было предложено, что мировая экономика и торговля в целом основывается на главном принципе – финансовой, либо товарной выгоды. Этот принцип касается и торговых отношений между государствами. Фундаментальный принцип выгоды состоит в том, что, продавая избыток своего товара, страна приобретает нужный ей товар другого государства. То есть, осуществляются экспортно-импортные отношения между странами. В международной практике каждая из стран намерена эффективно реализовывать свои преимущества в процессе торговли. Такие преимущества делятся на «абсолютные преимущества» и «относительные преимущества».

Абсолютные преимущества-это, в первую очередь, совокупность наличия следующих факторов, которыми располагает то или иное государство:

- Уникальные климатические условия;
- Уникальные природные ресурсы;
- Наличие в достаточном количестве трудовых ресурсов.

Наличие в стране абсолютного преимущества, даёт право быть этому государству практически монополистом, по предоставлению услуг, реализации

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

той или иной продукции. Абсолютное преимущество автоматически даёт стране международную специализацию в определённой сфере торговле.

Относительные преимущества – это преимущества, которые не характеризуются наличием в стране уникальных условий, а определяются особым сочетанием факторов производства. В данном случае идёт сопоставление величин альтернативной цены на идентичный товар в разных странах. Относительные преимущества часто называют «сравнительными преимуществами». Как пример относительного преимущества, рассмотрим то, с чем сталкиваются многие жители из разных стран – туризм. Туристические продукты достаточно сложны, в каждой стране свои преимущества и разнообразие. На туристический тур могут влиять множество факторов: затраты на транспортные перевозки; характеристики места проживания; экскурсии и другие сопутствующие услуги. В свою очередь, на транспорт может повлиять цена на топливо, заработная плата транспортного персонала.

Очень важный элемент, который напрямую влияет на цену туристического продукта – это стоимость проживания, которая в свою очередь зависит от налоговой политики государства и других немаловажных факторов. Так, например, в 80-х годах двадцатого века, во Франции был увеличен налог на добавленную стоимость. Отели премиум класса были вынуждены поднять стоимость проживания, что повлияло на снижения спроса на проживание в них. Также, туристические туры с «участием» этих отелей подорожали.

Каждая из стран пытается снизить стоимость туристических услуг путём применения различных новых экономичных технологий и даже путём снижения заработной платы обслуживающего персонала. Таким образом, страна, применяющая различные меры по снижению цены получает сравнительное преимущество перед другими странами.

Однако, стоит остановиться на очень важном моменте. Для поддержания сравнительного преимущества не только низкая стоимость играет важную роль. Следует огромное внимание уделять и качеству предоставляемых туристических услуг. Это касается многих стран. Так, к примеру, Англия, Швейцария,

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Германия, Австрия – уделяют большое внимание именно качеству, несмотря на высокие цены. И это тоже является их относительным преимуществом, ведь многие туристы, путешественники или дипломаты, в первую очередь, обращают внимание на уровень и класс отеля или тура в целом, а не на низкую стоимость.

Абсолютные и относительные преимущества определяют выбор специализации различных стран. Специализация в производстве тех товаров и услуг, в которых страна имеет абсолютные и сравнительные преимущества, позволяет, во-первых, увеличить мировое производство, мировой экономический рост, эффективность использования ограниченных ресурсов, а во-вторых, получить большее количество товаров и услуг по меньшим ценам для потребителей каждой из этих стран.

Основные классические теории внешней (международной) торговли – меркантилистская теория, теория абсолютных преимуществ А. Смита, теория сравнительных преимуществ Д. Рикардо и Д.С. Милля (концепция взаимного спроса), теория Хекшера – Олина, Парадокс Леонтьева, теория жизненного цикла товара, теория Майкла Портера, теорема Рыбчинского, а также теорема Самуэльсона и Столпера, стандартная модель международной торговли и модель общего равновесия. Кроме того, выделяются теории неотехнологического направления: теории «технологического разрыва», теория роста «эффекта масштаба», теория «предпочтения сходства», теория «международной конкурентоспособности наций» и математические модели внешней торговли: модели внешнеторгового оборота Я. Тинбергена, П.П. Пойхонема, модель Х. Линнеманна. На основании проведенного краткого обзора теорий внешней и международной торговли можно сделать вывод, что авторы теорий на основании проведенных ими исследований попытались объяснить причины участия, выгоды от вовлеченности во внешнюю торговлю, а также давали рекомендации по достижению наилучших результатов с учетов выявленных закономерностей и явлений, по сохранению конкурентных преимуществ. Также следует отметить, что не существует единых общепризнанных теорий, которые способны были бы объяснить все проблемы и явления, происходящие во внешней (международной)

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

торговле, так как «ни одна из известных теорий не учитывает всего многообразия факторов, влияющих на потоки и эффекты внешней и между- народной торговли, ее динамику и структуру и соответственно не может дать рекомендаций, равно подходящих всем ее участникам» [2].

1.3 Транспортное обеспечение внешнеторговой деятельности

Важнейшие условия эффективности и качества транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности (ВЭД), а также экспорта транспортных услуг - бесперебойность, регулярность, ритмичность, надежность, высокая скорость доставки продукции из пунктов производства в пункты потребления без потерь, порчи, полной или частичной утраты товаров.

Транспортное обеспечение - неотъемлемая составная часть внешней торговли. Транспортные операции начинают и завершают процесс реализации внешнеторговой сделки. Затраты на транспортировку продукции и связанные с ней операции входят в издержки товара и включаются в цену товара или проявляются в ней в косвенном виде.

Недостаточный уровень транспортного обеспечения внешней торговли может оказать негативное воздействие на результаты контрактной работы. Неправильно рассчитанная транспортная составляющая в контрактной цене товара приводит иногда к неэффективности реализации внешнеторговой сделки, а неверный выбор видов транспортного маршрута следования и перевозчика - к потере самого товара. Плохая организация транспортного обеспечения может свести на нет все усилия предприятий и организаций, действующих сообща в ходе реализации той или иной сделки.

В процессе внешнеэкономической деятельности продавцы и покупатели, посредники, транспортные организации и предприятия, таможенные и другие службы вступают в сложные отношения, зависящие от экономических факторов, международных и национальных правовых норм, конъюнктурных процессов на товарных и транспортных рынках. В такой постоянно меняющейся ситуации на первый план выходят поиск рациональных путей транспортного обслуживания,

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

выбор направлений перевозок и способов транспортировки товаров, разработка передовых форм и методов организации перевозочного процесса, ведение надлежащей договорно-правовой работы с перевозчиками, операторами, транспортными посредниками и страховщиками.

Техническая эксплуатация транспорта во внешнеторговых перевозках, а также при экспорте транспортных услуг не имеет принципиальных отличий по сравнению с перевозками грузов во внутрихозяйственных связях страны. Однако коммерческая эксплуатация внешнеторгового транспорта имеет ряд характерных особенностей.

Внешнеторговые грузы перевозятся теми же транспортными средствами, по тем же транспортным путям, через те же предприятия транспортной инфраструктуры (морские и речные порты, железнодорожные станции, аэропорты, терминалы), что и любые другие грузы. Однако то, что груз перевозится во исполнение внешнеторгового контракта, накладывает на организацию процесса транспортировки некоторые ограничения, которые могут оказать существенное влияние на экономическую эффективность, конкретной сделки. Присутствие в перевозке "международного элемента" меняет также правовые процедуры транспортировки груза. Кроме того, цены на транспортировку внешнеторговых грузов, отличаются от стоимости перевозок "обычных" грузов. Характеристики внешнеторговых перевозок определяются их содержанием.

Транспорт (от лат. transportare -- перемещать, перевозить) -- сфера услуг, осуществляющая перевозки людей и грузов. Транспорт включает совокупность путей сообщения и подвижных перевозочных средств, а также различных сооружений и устройств, обеспечивающих их нормальную работу. В международном товарообмене транспорт занимает особое место. С одной стороны, он является необходимым условием осуществления международного разделения труда; с другой стороны -- выступает на международных рынках в качестве экспортера своей продукции, которая представляет специфический товар -- транспортные услуги. Таким образом, формируются два различных

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

подхода к роли транспорта в системе внешнеэкономических связей. Рассмотрим более детально первый из них. Он гласит: «Транспорт следует рассматривать как необходимую, важную, но все же обеспечивающую (вспомогательную) отрасль мирового хозяйства и международных экономических отношений». Результатом определения такой роли стало широкое распространение понятия «транспортное обеспечение ВЭС (внешней торговли)».

Транспортное обеспечение (ТО) - это совокупность технических и технологических элементов транспортировки, экономических, правовых и организационных воздействий на участников сделки, а также форм и методов управления транспортными процессами и операциями. Транспортное обеспечение представляет собой сложную динамическую систему, состоящую из элементов, каждый из которых выполняет ряд операций, формирующих отдельные процессы (этапы). Тот или иной процесс отражает реализацию экономических, коммерческо-правовых, организационных методов и форм управления транспортным обслуживанием.

Первой особенностью транспортного обеспечения в международных экономических связях является то, что продукция транспорта выступает на международных рынках как объект купли-продажи, и поэтому она подвержена воздействию всех факторов, характеризующих развитие мировой экономики в целом. Транспортная продукция реализуется через международные рынки транспортных услуг.

Другая особенность транспортного обеспечения внешнеэкономических связей - особо острое восприятие и учет на международных транспортных рынках качества транспортного обслуживания, которое проявляется в цене транспортной услуги. Международный товарообмен и международный транспорт в процессе обращения воздействуют друг на друга, находясь в тесной органической взаимосвязи. Развитие международной торговли способствует развитию транспорта и совершенствованию его технических средств; в свою очередь, научно-технический прогресс на транспорте способствует развитию международного товарообмена, вовлекая в его сферу все новые рынки товаров.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Невозможно представить ни одну внешнеторговую сделку без участия в ней транспорта -- в любом случае товар необходимо доставить от продавца к покупателю. Поэтому уровень транспортного обеспечения внешнеэкономических связей оказывает существенное влияние на эффективность внешней торговли, проявляясь в цене товара в качестве транспортной составляющей. Качество транспортной услуги (скорость, регулярность, сохранность, надежность) прямо или косвенно воздействует на формирование самой цены товара, увеличивая ее при высоком транспортном сервисе или уменьшая при низком уровне транспортного обслуживания

Характеристика и управление внешнеторговыми перевозками

Внешнеэкономические операции, связанные с куплей - продажей и перемещением груза за пределы страны, называется внешнеторговыми перевозками. Их подразделяют по целому ряду классификационных признаков (таблица 1) международной в момент заключения международного договора перевозки и оформления его соответствующими транспортными документами.

Таблица 1 − Классификация перевозок [3]

№ п/п	Признак классификации	Виды перевозок
1	По виду перевозочных документов	Международные Внутренние
2	По виду транспорта	Водные (морские, речные) Железнодорожные Автомобильные Воздушные Трубопроводные
3	По транспортной характеристике товара (определяется консистенцией груза)	С сухим грузом: * Навалочные (крупная фракция): руда, уголь *Насыпные (мелкая фракция): зерно, цемент *Генеральные (штучные и товарно-штучные); С наливным грузом: нефть, масла, жиры, вино и др
4	По периодичности	Регулярные Нерегулярные
5	По количеству применяемых видов транспорта	Простые (унимодальные) Смешанные (интермодальные)

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Внешнеторговая перевозка считается внутренней, если она оформлена в соответствии с национальными правовыми нормами. Таким образом, внешнеторговая перевозка может быть частично международной и частично внутренней в случае, если экспортный или импортный груз доставляется от поставщика до пограничного или другого пункта и наоборот по внутренним документам. Например, экспортный товар может завозиться в порт автомобильным транспортом по внутренней накладной; импортный товар может следовать от пограничной станции страны к покупателю железнодорожным транспортом по внутренним документам.

Международные перевозки не всегда бывают внешнеторговыми, например транзитные перевозки. К международным, но не внешнеторговым относятся перевозки грузов некоммерческого характера (выставочные и ярмарочные грузы, оборудование для киносъемок, спортивный инвентарь для соревнования, гуманитарная помощь).

Разделение перевозок в зависимости от транспортной характеристики товара обусловлено количественной оценкой грузов. Навалочные, насыпные и наливные грузы имеют только одну независимую метрическую характеристику − массу или объем. По генеральным грузам в перевозочных документах, кроме того, указывается количество мест.

Классификация грузов по этому признаку имеет значение для выбора вида транспорта и технологии их погрузки-выгрузки, перевозки, перевалки и хранения, а также влияет на принципы формирования транспортных тарифов и выбор условий транспортного страхования.

Регулярные перевозки (линейное судоходство, регулярное воздушное сообщение) осуществляется на устойчивых географических направлениях по заранее объявленному расписанию.

Линейные перевозки принято называть публичными, потому что все условия функционирования линии опубликованы, и любой грузовладелец может заключить договор перевозки на официально объявленных условиях.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Нерегулярные перевозки (трамповое судоходство, чартерные рейсы) − перевозки вне расписания в зависимости от спроса и предложения на перевозки по тому или иному направлению.

При трамповом судоходстве работа грузовых судов не связана с постоянными районами плавания, портами погрузки и выгрузки, не ограничена определенным видом груза, а цена перевозки устанавливается по договоренности сторон. Различают разовые и договорные трамповые перевозки.

Простые (унимодальные) перевозки выполняются одним видом транспорта. Смешанные (интер/мультимодальные) перевозки выполняются последовательно несколькими видами транспорта.

По определению ЮНКТАД − Конференции ООН по торговле и развитию (United Nation Conference on Trade and Development) интермодальной называется перевозка грузов несколькими видами транспорта, когда один из перевозчиков организует всю доставку от пункта отправления до пункта назначения и в зависимости от распределения ответственности за перевозку выдает различные виды транспортных документов. Мультимодальной называется перевозка, если лицо, организующее перевозку, несет за нее ответственность на всем пути следования независимо от числа участвующих видов транспорта, при этом оформляется единый перевозочный документ.

Управление внешнеторговыми перевозками включает также и страхование внешнеторговых грузов, которое может распространяться на логистическую схему в целом, включая транзитную транспортировку через третьи страны и хранение на транзитном складе. Сумма, уплачиваемая страховой компании за страхование грузов, т.е. страховой взнос (страховая премия), зависит от характера, стоимости, номенклатуры, упаковки груза, маршрута, периода и способа перевозки, скидок, предоставляемых страховой компанией постоянным клиентам, и ряда других условий.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

2 АНАЛИЗ ХАРАКТЕРИСТИК РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ТОВАРООБОРОТА

2.1. Анализ товарной структуры российско-китайского товарооборота

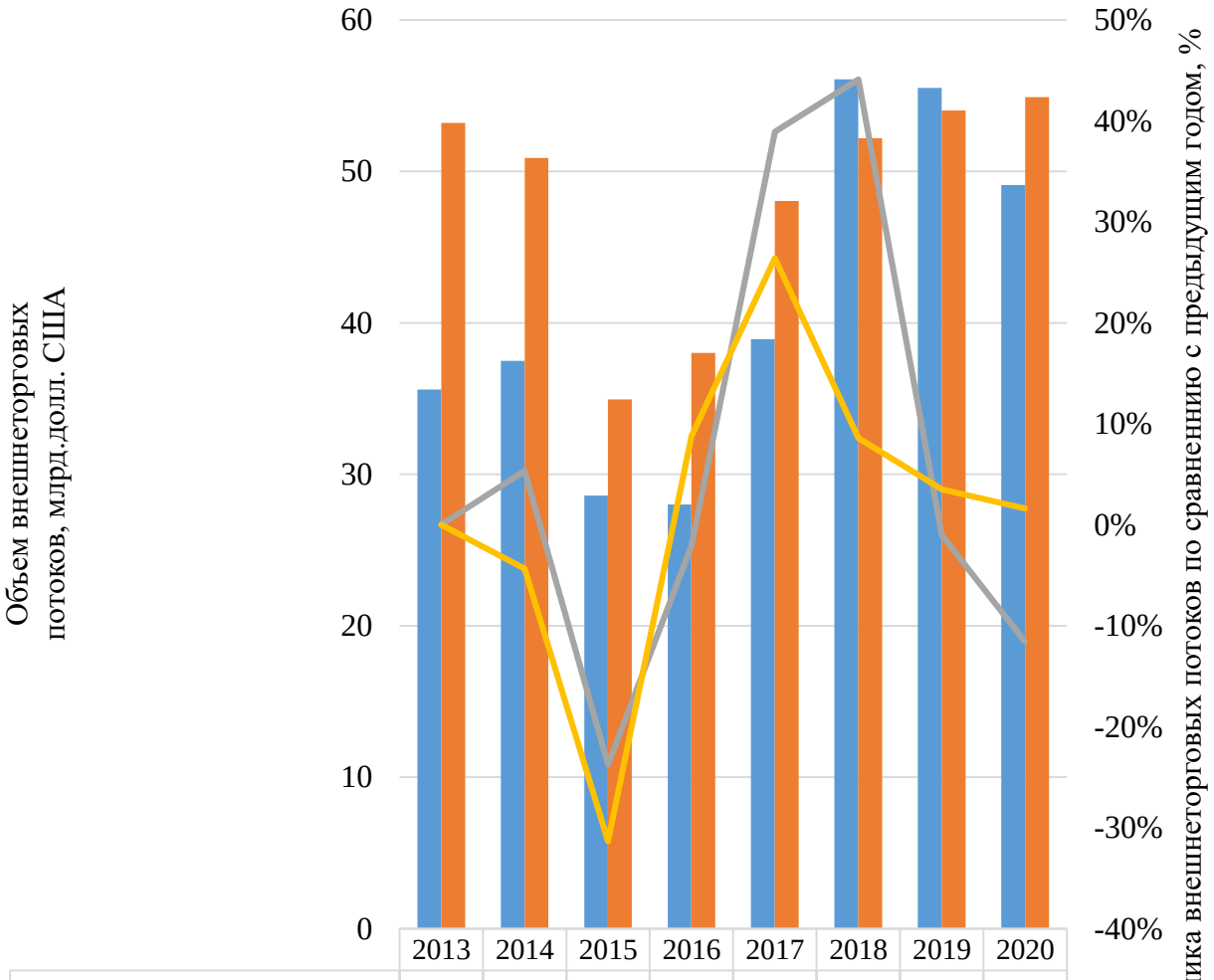
Положение Китая в мировой экономике и торговле, географическая близость, давняя история хозяйственного сотрудничества обуславливает его большое значение для экономических интересов России. Китай интересен России и с политической, и с экономической точки зрения (рынок сбыта, партнер в стратегических вопросах).

Основной задачей для России становится соблюдение своих экономических интересов, реализации которых может способствовать сотрудничество с «локомотивом мировой экономики» – Китаем.

В работе отмечается, что по сравнению с 2010 годом, к 2014 году внешнеторговый товарооборот между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой увеличился практически в два раза, но к 2020 году, по сравнению с 2013 году прирост внешнеторгового товарооборота составил всего лишь 17 %. Данное явление объясняется санкциями, введенными западными государствами против Российской Федерации в 2014 году, так и произошедшим, в результате этого, резким ослаблением российской национальной валюты, что привело к значительному снижению объема внешнеторгового товарооборота между странами, особенно, импорту. В тоже время, начиная с 2016 года, наблюдается восстановления внешнеторгового товарооборота, в результате чего, к концу 2017 года он приблизился к значениям 2014 года, а к 2018 году на 22 % превысил его. В 2019 году также продолжался рост товарооборота, достигнув максимального значения за период его наблюдения (109,53 млрд.долл. США), и хотя пандемия COVID-19 в 2020 году отрицательно повлияла на внешнеторговый оборот между странами, его сокращение оказалось незначительным (-5,05% по сравнению с предыдущим годом).

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Данные для дальнейшего анализа отдельных товаропотоков внутри внешнеторгового товарооборота (экспорта и импорта) представлены на рисунке 1.



	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Объем экспорта в Китай, млрд.долл.	35,6	37,5	28,6	28,01	38,92	56,09	55,51	49,1
Объем импорта из Китая, млрд.долл.	53,2	50,9	34,95	38,02	48,06	52,19	54,02	54,9
Изменение объемов экспорта в Китай по сравнению с прошлым годом, %	0	5,34%	-23,73%	2,06%	38,95%	44,12%	-1,03%	11,55%
Изменение объемов импорта из Китая по сравнению с прошлым годом, %	0	-4,32%	31,34%	8,78%	26,41%	8,59%	3,51%	1,63%

Рисунок 1 – Внешнеторговые потоки "Российская Федерация – Китайская Народная Республика" в стоимостном выражении и динамике

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Из этого рисунка можно определить, что отрицательные колебания внешнеторгового товарооборота между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой, имевшие различный по своему содержанию характер, по-разному отразились на динамике экспортных и импортных потоков. Так, например, снижение объемов внешнеторгового товарооборота в 2015 году между странами оказалось наиболее значительным (-28,11 % по сравнению с предыдущим годом), причем падение импорта из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию оказалась более значительным (-31,34 %) по сравнению с сокращением объемов экспорта из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику (-23,73%). С другой стороны, начиная с 2016 года именно импорт из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию начал восстанавливаться первым (+8,78 % по сравнению с предыдущим годом), при том, что экспорт из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику продолжал сокращаться на 2,06 % по сравнению с прошлым годом). Однако, в 2017 году, при том, что положительный прирост внешнеторгового товарооборота составил 31,73 %, темпы восстановления российского экспорта в Китайскую Народную Республику, в стоимостном выражении значительно превышали (+38,95 % по сравнению с прошлым годом) прирост импорта из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию (+26,41 % прироста по сравнению с прошлым годом). Эта же тенденция еще более заметно проявилась в следующем, 2018 году: при том, что прирост экспорта из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику составил 44,12 % по сравнению с годом ранее, годовой прирост импорта из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию составил только лишь 8,59 %. Однако, при том, что уже в 2019 году, темпы экспорта из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику значительно замедлились, а затем – стали отрицательными (по экспорту в 2019 году наблюдался отрицательный прирост 1,03 % по сравнению с предыдущим годом), темпы прироста импорта из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию демонстрировали положительный прирост (+3,51 % по сравнению с

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

предыдущим годом). Более того, они сохранили свое положительное значение и в 2020 году (несмотря на все негативные последствия для внешней торговли от пандемии COVID-19) прирост импорта из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию в 2019 году составил 1,63 % по сравнению с годом ранее, при том, что экспорт из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику сократился на 11,55 %.

Рассмотрение этих данных позволяет сделать ряд предположений. Во-первых, можно сделать вывод, что товарный ассортимент продуктов, экспортируемых из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику имеет в значительной степени товары-заменители, которыми, при влиянии внешних обстоятельств, без большого труда можно заменить российский экспорт. Во-вторых, можно предположить, что товарный ассортимент экспортируемой из Российской Федерации продукции оказывается в значительной степени однородным (о чем свидетельствуют быстрое падение и восстановление экспорта в стоимостным выражении). С другой стороны, можно предположить, что импорт из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию характеризуется большим разнообразием, и в меньшей степени подвержен колебанием внешнеэкономической конъюнктуры.

Согласно данным Главного таможенного управления (ГТУ) КНР, товарооборот России с Китаем в 2019 г. вырос на 3,4% до 110,76 млрд. долл., в том числе экспорт России в Китай вырос на 3,2% до 61,05 млрд. долл., импорт из КНР в Россию увеличился на 3,6% до 49,7 млрд. долл. Таким образом, положительное сальдо России в торговле с Китаем составило 11,35 млрд. долл. при профиците торгового баланса в 10,24%. По итогам 2019 г. Россия в рейтинге 20 основных торговых партнеров Китая заняла 11-е место (10-е место без учета Гонконга).

По объему внешней торговли с Китаем Россию опередили: США (541,2 млрд. долл., -14,6%), Япония (315 млрд. долл., -3,9%), Гонконг (288 млрд. долл., -7,2%), Республика Корея (284,5 млрд. долл., -9,2%), Тайвань (228,1 млрд. долл., +0,8%), Германия (184,9 млрд. долл., +0,6%), Австралия (169,6 млрд. долл.,

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

+10,8%), Вьетнам (162 млрд. долл., +9,6%), Малайзия (124 млрд. долл., +14,2%), Бразилия (115,3 млрд. долл., +3,7%).

За Россией следовали: Индия (92,8 млрд. долл., -2,8%), Таиланд (91,7 млрд. долл., +4,8%), Сингапур (89,9 млрд. долл., +8,7%), Великобритания (86,3 млрд. долл., +7,3%), Нидерланды (85,1 млрд. долл., 0%), Индонезия (79,7 млрд. долл., +3,1%), Франция (65,5 млрд. долл., +4,2%), Канада (65 млрд. долл., +2,4%), Филиппины (61 млрд. долл.((), +9,5%), Италия (54,9 млрд. долл., +1,2%) (таблица 2).

Таблица 2 − Сведения о товарообороте между Россией и Китаем в 2019 г. [3]

Период	Товарооборот, (млн. долл.)			Экспорт России в КНР (млн. долл.)			Импорт России из КНР (млн. долл.)		
	За истекший период	За аналогичный период предыдущего года	Прирост (%)	За истекший период	За аналогичный период предыдущего года	Прирост (%)	За истекший период	За аналогичный период предыдущего года	Прирост (%)
Январь	9 310,3	8 303,3	12,1	4 992,2	4 439,4	12,5	4 318,1	3 863,9	11,8
Февраль	6 931,1	7 476,7	-7,3	4 184	3 911,6	7,0	2 747,1	3 565,2	-22,9
Март	8 183,4	7 405,9	10,5	4 605,5	4 565,3	- 0,9	3 577,9	2 840,6	26,0
Первый квартал:	24424,8	23185,9	5,3	13781,7	12 916,3	0,7	10643,1	10 269,7	3,6
Апрель	8 943,6	8 177,7	9,4	5 229,2	4 560,2	4,7	3 714,5	3 617,4	2,7
Май	9 139,1	9 466,1	-3,5	5 344,5	5 074,7	5,3	3 794,6	4 391,5	-13,6
Июнь	9 265,3	8 433,4	9,9	5 278,5	4 223,1	5,0	3 986,7	4 210,3	-5,3
Второй квартал:	27 348	26077,2	4,9	15852,2	13 858	\4,4	11495,8	12 219,2	-5,9
Июль	9 257,9	9 125,9	1,4	4 724,7	4 731	0,1	4 533,2	4 395	3,1
Август	9 412,6	9 131,1	3,1	4 937,2	4 861,2	1,5	4 475,3	4 269,9	4,8
Сентябрь	9 476,4	9 645,4	-1,7	4 973	5 600,1	- 11,2	4 503,4	4 045,2	11,3
Третий квартал	28 46,9	27 02,4	0,9	14634,9	15 192,3	3,7	13511,9	12 710,1	6,3
Октябрь	9 646,2	10045,3	-4	5 263,1	5 952,2	- 11,6	4 383	4 093,1	7,1
Ноябрь	10055,9	9 932,8	1,2	5 528	5 761,7	- 4	4 527,8	4 171,2	8,5
Декабрь	10 421	9 796,5	6,4	5 539,2	5 245,7	5,6	4 881,8	4 550,8	7,3
Четвертый квартал	30123,1	29774,6	1,2	16330,3	16 959,6	- 3,7	13792,6	12 815,1	7,6

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Из данных таблицы следует, что в текущем году имеет место как общая, так и поквартальная динамика снижения темпов роста двустороннего товарооборота по сравнению с аналогичными периодами прошлого года: по итогам первого квартала – до 5,3% с 28,2%, по итогам второго квартала – до 4,9% с 19,5%, по итогам третьего квартала – до 0,9% с 27,4%, по итогам четвертого квартала – до 1,2% с 31,1% соответственно. Наряду с наименее убедительными результатами третьего и четвертого кварталов в целом, обращает на себя внимание отрицательная стоимостная динамика российского экспорта в КНР в указанных периодах – «минус» 3,7% (против более 50% роста годом ранее) (таблица 3).

Таблица 3 − Товарооборот КНР с основными торговыми партнерами в 2019 г. [2]

Страны, регионы	Стоимость (млрд. долл. США)			Прирост (%)		
	Товарооборот	Экспорт	Импорт	Товарооборот	Экспорт	Импорт
ЕС	705,1	428,5	276,6	3,4	4,9	1,1
АСЕАН	641,5	359,4	282	9,2	12,7	5
США	541,2	418,5	122,7	-14,6	-12,5	-20,9
Япония	315	143,2	171,8	-3,9	-2,6	-4,9
Южная Корея	284,5	111	173,6	-9,2	2	-15,2

В числе факторов замедления темпов роста двусторонней торговли следует выделить отрицательную динамику внешней торговли Китая в целом. Так, по данным ГТУ КНР, в 2019 г. внешнеторговый товарооборот страны в долларовом выражении сократился на 1% до 4,57 трлн. долл. В том числе экспорт вырос на 0,5% до 2,5 трлн. долл., а импорт снизился на 2,8% до 2,08 трлн. долл. В определённой мере указанная отрицательная динамика обусловлена девальвацией китайского юаня по отношению к доллару США.

По данным ГТУ КНР, в 2019 г. российский экспорт в Китай в стоимостном выражении вырос на 3,2% до 61,05 млрд. долл. США.

На поставки по крупнейшей товарной группе 27 «Минеральное топливо, нефть и нефтепродукты» пришлось около 70% российского экспорта (против 71,6% годом ранее). В стоимостном выражении объем поставок достиг 42,6

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

млрд. долл. при замедлении темпов прироста до 0,8% с 5,2%, что объясняется в основном менее благоприятной ценовой конъюнктурой на рынке углеводородов в 2019 г.

Второй крупнейшей статьей экспорта стала товарная группа «древесина и изделия из нее». Ее доля составила 7% (-0,6 п.п.), однако в стоимостном выражении произошел разворот динамики поставок с прироста на 4,9% в 2018 г. на сокращение на 8,8% по итогам прошлого года – до 4,3 млрд. долл., в основном за счет сокращения экспорта круглого леса.

Поставки российской сельскохозяйственной продукции и продуктов питания уверенно закрепились на третьем месте товарной структуры, несмотря на замедление темпов прироста – до 12,2% (до 3,6 млрд. долл.) против 51,4% годом ранее. При этом доля этой категории продукции в общем объеме экспорта выросла с 5,4% до 5,9%. Продажи рыбной продукции, представляющей крупнейшую статью российского продовольственного экспорта в Китай (с долей в 3,6%), выросли на 3,6% до 2,18 млрд. долл. Стоимостной объем экспорта второй по величине группы – «масличных семян и плодов», вырос на 9,8% до 413,4 млн. долл. Поставки «жиров и масел животного и растительного происхождения» выросли на 27,5% до 494,3 млн. долл.

Четвертая по объёму поставок категория «Цветные металлы» отметилась резким замедлением темпов прироста стоимостного объема экспорта (с 62,9% в 2018 г. до 3,4%), достигшего по итогам прошлого года 3,1 млрд. долл. Резкий рост в 2018 г. был связан с почти четырехкратным приростом поставок российской меди, вместе с тем в прошлом году их объем закрепился на достигнутом уровне, в результате чего общая динамика поставок цветных металлов вернулась в равновесное состояние. При этом удельный вес данной категории остался неизменным – на уровне 5,1%. Из основных видов цветных металлов положительную динамику продемонстрировали только поставки никеля (+17,1%), в то время как по алюминию наблюдается сокращение экспорта на 49,2%, а меди – на 0,4%.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Пятая по величине товарная группа «Руды, шлаки, зола» по итогам года значительно прибавила в стоимости – на 43,6% до 2,23 млрд. долл., в результате чего ее удельный вес вырос на 1 п.п. до 3,6%.

В отличие от падения в 2018 г. убедительной динамикой роста отметились поставки российской химической продукции (+23,8% до 1,26 млрд. долл.), что позволило ей переместиться на шестое место с ростом удельного веса с 1,7% до 2,1%. Вместе с тем основные экспортные статьи (каучук и резиновые изделия, пластмассы и изделия из них) показали восстановительный рост после значительного падения годом ранее.

В седьмой группе «Бумажная масса, целлюлоза» произошло сокращение поставок на 23,8% до 0,87 млрд. долл.

Убедительным приростом отмечен экспорт российских удобрений – на 49,4%, достигнув значения в 0,76 млрд. долл.

По сравнению с 2018 г. существенно замедлились темпы падения поставок в Китай российской машиностроительной продукции – с 21,1% до 5,5%. Тем не менее, ее доля в общем объеме российского экспорта в Китай снизилась до минимального за последние годы значения – 0,9% (против 1% годом ранее). В абсолютном выражении стоимостной объем поставок сократился на 33 млн. долл. до 571 млн. долл. Значительным снижением отмечены поставки энергетического и технологического оборудования (-21,4%) и летательных аппаратов (-21,1%). Вместе с тем экспорт электрических машин и оборудования отмечен существенным приростом на 30%, а экспорт оптического и медицинского оборудования - по итогам 2019 года крупнейшей экспортной товарной группы (198 млн. долл.) – приростом на 14%.

Также стоит отметить динамично растущий экспорт по товарной группе 71 «Драгоценные камни и металлы» – на 65% (против 8,4% годом ранее) до 0,64 млрд. долл. США (таблица 4).

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Таблица 4 − Экспорт России в КНР в 2019 г. [40]

№ п/п	№ групп ТН ВЭД	Наименование	2019 г.		Изменения к 2018 г., %
			Объем экспорта, млн.долл. США	Доля в общем экпорте, %	
1	27	Минеральное топливо, нефть, нефтепродукты, в том числе:	20 187,87	60,7	-32,2
2	2709	Сырная нефть	17232,97	51,6	-31,0
3	27101922	- ГСМ	936,51	2,7	-46,4
4	27101993	- прочие смазочные масла	41,52	0,12	-60,0
5	27160000	- электроэнергия	175,46	0,51	6,7
6	44	Древесина, изделия из нее	3125,94	9,39	-1,2
7	28,29,38-40,54,55	Химические товары, из них:	1088,65	3,27	-6,1
8	29	Органические химические соединения	235,35	0,72	-32,6
9	40	Каучук и резиновые изделия	209,71	0,63	-8,2
10	39	Пластмассы и изделия из них	233,25	0,72	-40,4
11	03	Рыба, моллюски, ракообразные	1 170,83	3,54	-7,6
12	31	Удобрения	866,89	2,61	-8,7
13	74-81	Цветные металлы, из них:	3016,57	9,06	83,3
14	75	Никель и изделия из никеля	2280,80	6,84	77,8
15	74	Медь и изделия из меди	647,73	1,95	271,9
16	76	Алюминий и изделия из него	47,62	0,15	-69,3
17	26	Руды, шлаки, зола	906,15	2,73	-25,1
18	47	Бумажная масса, целлюлоза	835,57	2,52	6,3

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Продолжение таблицы 4

№ п/п	№ групп ТН ВЭД	Наименование	2019 г.		Изменения к 2018 г., %
			Объем экспорта, млн.долл. США	Доля в общем экпорте, %	
19	72	Черные металлы	23,41	0,06	-6,0
20	73	Изделия из черных металлов	192,05	0,57	379,0
21	84-90	Машины и оборудование, из них:	684,09	2,04	+44,6
22	84	Энергетическое, технологическое и другое оборудование, станки, насосы и др.	390,68	1,17	83,6
23	85	Электрические машины и оборудование, аппаратура записи	50,74	0,15	18,2
24	88	Летательные аппараты	107,24	0,33	4,3
25	90	Приборы оптические, медицин.	128,73	0,39	20,0
26	25	Минеральные продукты	74,55	0,22	-56,3
27	48	Бумага и картон, изделия	82,22	0,24	-17,8
28	71	Драгоценные камни и металлы	291,23	0,87	-42,7

По оценкам российских и китайских экспертов, замедление динамики взаимной торговли в 2019 г. было обусловлено рядом объективных факторов, сформировавшихся в 2018 г., отложенный эффект от которых проявился в 2019 г., в частности:

- Общая геополитическая напряженность, введение западными странами экономических санкций в отношении России;
- Ухудшение мировых внешнеторговых условий, в том числе снижение спроса на зарубежных товарных рынках, волатильность глобального финансового рынка.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

- Падение мировых цен на энергоносители и сырьевые товары, которые составляют более 70% российского экспорта в Китай.
- Замедление темпов экономического роста как в России, так и в Китае.
- Снижение покупательской способности российских потребителей китайской продукции в силу резких курсовых колебаний рубля к основным мировым валютам, в том числе к китайскому юаню.
- Усиливающееся давление начавшегося в 2018 г. нисходящего тренда во внешней торговле Китая.

Товарная структура российского экспорта в Китай в 2019 г. не претерпела принципиальных изменений. По-прежнему основными его статьями являлись минеральное топливо, нефть и нефтепродукты (60,7% от общего объема экспорта), древесина (9,39%), цветные металлы (9,06%), химическая продукция (3,27%), рудное сырье (2,73%).

Наиболее динамичный рост отмечен по товарной группе «изделия из черных металлов» (+379,0%), что обусловлено увеличением поставок труб для нефтегазовых скважин и трубопроводов. Общие показатели составили 1249 тонн на сумму 135,78 млн. долл. Основным проектом, реализация которого потребовала наращивания экспорта упомянутой продукции, стало начавшееся в июне 2019 г. строительство китайского участка трансграничного газопровода из России.

Положительная динамика отмечена по группе «цветные металлы», экспорт которых увеличился на 83,3% до 3016,57 млн. долл. Китай наращивает импорт цветных металлов как стратегически значимой продукции, необходимой для реализации программы модернизации обрабатывающей промышленности «Сделано в Китае 2025».

На 44,5% до 684,09 млн. долл. выросли поставки машинно-технической продукции, что позволило довести ее долю в совокупном российском экспорте в Китай до 2,04% (против 1,12% в 2018 г.). При этом поставки энергетического и

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

электрооборудования осуществляются в рамках контракта на сооружение второй очереди Таньваньской АЭС.

Хорошую динамику роста продемонстрировали поставки из России в Китай сельскохозяйственной и продовольственной продукции, особенно в условиях девальвации российского рубля, когда цены на импортируемые российские продукты в Китае стали сопоставимыми с внутренним уровнем стоимости при более высоком качестве.

Согласно данным китайской таможенной статистики, в 2019 г. значительно выросли поставки в Китай по товарной группе «молоко, молочная продукция, яйца птиц, мёд натуральный, пищевые продукты животного происхождения».

Увеличился также экспорт в Китай продукции мукомольно-крупяной промышленности – по физическим объемам на 63,8% (15,8 тыс. тонн), по стоимости – на 44,1% (6,1 млн. долл.). Отмечен значительный рост поставок продукции товарной группы «масличные семена и плоды, прочие семена и плоды, зерно, лекарственные растения»: по физическим объемам – на 411,5% (413,3 тыс. тонн), по стоимостным – на 387,8% (153,7 млн. долл.).

Положительная динамика отмечена и по таким товарным группам, как «изделия из мяса, ракообразных», «сахар и кондитерские изделия», «какао и продукция из какао», «изделия из зерна хлебных злаков», «продукты переработки овощей и фруктов», «алкогольные и безалкогольные напитки» (таблица 5).

Таблица 5 − Импорт России из Китая [40]

№ п/п	№ групп ТН ВЭД	Наименование	2019 г.		Изменения к 2018 г, %
			Объем экспорта, млн.долл. США	Доля в общем экспорте, %	
1	84-90	Машины и оборудование, в том числе:	12 528,43	35,91	-35,6
2	85	Электрические машины и оборудование, аппаратура для записи	5126,45	14,7	-35,1
3	84	Энергетическое, технологическое и другое оборудование, станки, насосы, пр.	5 233,53	15,0	-33,7

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Продолжение таблицы 5

№ п/п	№ групп ТН ВЭД	Наименование	2019 г.		Изменения к 2018 г, %
			Объем экспорта, млн.долл. США	Доля в общем экспорте, %	
4	87	Автомобили, тракторы, др. транспортные средства	1133,87	3,24	-52,0
55	43	Пушнина, меховое сырье, мех, изделия	1959,88	5,63	-23,7
6	42	Изделия из кожи	556,66	1,60	-43,3
7	62	Одежда и текстильная продукция	2596,53	7,47	-28,6
8	64	Обувь	1846,67	5,31	-40,4
9	61	Одежда из трикотажа	2161,15	6,20	-32,2
110	28,29,38-40,54,55	Химические товары, из них:	6151,88	9,08	-30,2
11	39	Пластмассы, изделия из них	1125,31	3,24	-42,0
12	29	Органические химические соединения	672,61	1,92	-1,8
13	54	Химические нити	350,82	1,00	-10,1
14	28	Продукты неорганической химии	240,31	0,68	-25,3
15	63	Прочие готовые текстильные изделия (белье постельное, покрывала, шторы)	674,77	1,92	-59,5
16	95	Игрушки, спортивный инвентарь	610,82	1,75	-34,1
17	69	Керамические изделия	280,48	0,80	-49,8
18	94	Мебель, матрацы, осветительные приборы	1049,26	3,01	-56,9
19	73	Изделия из черных металлов	1014,64	2,90	-36,8
20	20	Продукты из овощей, фруктов, орехов	315,66	0,1	-28,4

Основными статьями китайского экспорта в Россию по итогам 2019 г. стали машинно-техническая продукция – 35,9% (-0,5 п.п к 2014 г.), химическая продукция – 9,08% (-0,7%), одежда текстильная – 7,47% (+0,8%), одежда трикотажная – 6,2% (+0,3%), обувь – 6,0% (- 0,7%).

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Негативная динамика отмечена по всем товарным группам, за исключением групп «овощи» и «фрукты». Наращивание импорта по этим группам обусловлено прежде всего введением санкций в отношении поставок из Турции.

Рассматривая Китай как поставщика высокотехнологичных товаров в Российскую Федерацию, следует вместе с тем рационально оценивать риски для национальных производителей, которые несет торговая экспансия Китая на российский рынок.

Анализ структуры китайского экспорта в Россию за прошедшее пятилетие позволяет сделать вывод о том, что Китай все более активно внедряется не только на российский рынок потребительских товаров, но и на рынок промышленной продукции, создавая в отдельных сегментах конкуренцию российским производителям машинно-технической, металлургической, химической и высокотехнологичной продукции.

Несмотря на то, что объем экспорта продукции высоких технологий в Россию в стоимостном выражении за 2019 г. сократился на 35,6%, составив 12,52 млрд. долл., доля этой продукции в российском импорте из Китая остается весьма значительной (36%). Особенно по таким товарным позициям, как электрические машины и оборудование (14,8%) и энергетическое оборудование (15,0%).

Дополнительным фактором, способным оказать воздействие на увеличение импорта высокотехнологичной китайской продукции, является действующий в отношении Российской Федерации санкционный режим со стороны ряда западных государств.

В этой связи, вероятнее всего, будет иметь место увеличение поставок в Россию китайского оборудования, на европейские аналоги которого распространяется санкционный режим, в том числе установок для глубоководного бурения и бурения на континентальном шельфе, общего судового оборудования (судовые двигатели), транспортного оборудования, включая вагоны метро, автокомпоненты.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Кроме того, в 2020 г. видимо продолжится рост поставок из КНР высокотехнологичной продукции, импорт которой в 2019 г. продемонстрировал наибольшую динамику, в частности, проводники электрические, автокомпоненты, плавучие краны, земснаряды, оптические устройства на жидких кристаллах, электронные барометры, беспроводные устройства связи, стационарное оборудование связи, оборудование мобильной связи, трансформаторы электрические.

2.2 Влияние транспорта на торговлю между КНР и Россией

Стабильный прирост объемов внешнеторговой деятельности между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой, включая увеличение массы перевозимых грузов заставляет обратить особое внимание на возможности транспортного обеспечения внешнеторговой деятельности между странами. На рисунке представлена динамика грузопотоков «Российская Федерация – Китайская Народная Республика» в натуральном выражении за период 2013-2020 год.

Во-первых, из данного графика можно увидеть значительную диспропорцию между экспортными и импортными потоками в натуральном выражении: экспортные объемы из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику в натуральном выражении более, чем десятикратно, превышают объемы ввозимого импорта в Российскую Федерацию из Китайской Народной Республики. Такую диспропорцию можно объяснить изучением и сравнением средней цены в расчете на одну тонну экспортных и импортных потоков (рис.), из которого следует, что стоимость экспортных потоков из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику, в расчете на одну тонну, в 15-17 раз ниже цены тонны импортируемой продукции из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию. Можно предположить, что объяснением этого является преобладание сырьевой продукции в экспортных потоках из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику, и наоборот, значительной долей продукции обрабатывающей отрасли, с высокой

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

добавленной стоимостью. Другими словами, из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику экспортируется, преимущественно, сырьевая, крупнотоннажная продукция, а в обратном направлении поступает уже готовая, товарная продукция.

Для дальнейшего анализа транспортных торговых потоков между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой следует принять во внимание, что между данными странами функционируют не только экспортные и импортные, но и еще, транзитные потоки: для Китайской Народной Республики Российская Федерация представляет интерес не только как торговый партнер и рынок сбыта, но и еще и как территория транзита грузов между Китайской Народной Республикой и ее крупнейшим региональным торговым партнером – Европейским Союзом (ЕС). Ниже, на рисунке представлена сравнительная диаграмма, позволяющая сравнить торговые потоки «РФ-КНР» и «КНР-ЕС», значительная часть которых следует транзитом через территорию Российской Федерации.

Анализ данных, представленных на рисунке, позволяет сделать ряд заключений. Во-первых, в сравнении с торговыми потоками «РФ-КНР», экспортные и импортные потоки между Китайской Народной Республикой и Европейским Союзом представляются более сбалансированными и гармоничными: в натуральном виде, экспортные потоки из Европейского Союза в Китайскую Народную Республику лишь незначительно превышают противоположные по направлению импортные потоки, причем, это расхождение с каждым годом сокращается. Данное обстоятельство позволяет более эффективно использовать соответствующие средства транспорта и транспортную инфраструктуру, поскольку, потоки в этом случае, носят маятниковый характер и одно и то же средство транспорта может использоваться как для экспортных, так и для импортных перевозок.

При этом, в натуральном выражении, объемы экспорта из Российской Федерации в Китайскую Народную республику многократно (более, чем в 10 раз) превышают объемы импорта, что свидетельствует о существенных

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

различиях в характере торговых потоков: если в структуре экспорта из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику в значительной степени преобладают необработанное сырье, материалы, и прочие крупнотоннажные грузы, то в противоположном направлении поступает уже готовая, товарная продукция, что порождает серьезный дисбаланс в торговых потоках. Это обстоятельство затрудняет использование одних и тех же средств транспорта в противоположных направлениях, увеличивает объемы порожних перевозок и снижает эффективность использования средств транспорта и транспортной инфраструктуры.

Кроме того, изучение данных, представленных на рисунке, позволяет сделать вывод о том, что в отношении Китайской Народной Республики и экспортные, и импортные потоки, как из Российской Федерации, так и из Европейского Союза, в значительной степени оказываются взаимосвязанными: Так, например, экспортные потоки как из Российской Федерации, так и из Европейского Союза в Китайскую Народную Республику до 2018 года демонстрировали устойчивый рост, в натуральном выражении (6,73 и 14,24 % ежегодного прироста соответственно), но, начиная с 2019 года темп прироста объема экспорта в натуральном выражении из Европейского Союза вначале сократился до 3,09 % в 2019 году, а в 2020, в Китайскую Народную Республику из Европейского Союза, в натуральном выражении было экспортировано на 9,55 % меньше продукции, чем годом ранее, при этом темпы экспорта в натуральном выражении из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику продолжали оставаться на высоком уровне (8,11 % и 12,73 % соответственно в 2019 и 2020 годах).

С другой стороны, анализируя динамику импортных потоков из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию и Европейский Союз (в натуральном выражении), можно отметить их снижение в 2018 и 2020 годах, однако, это объясняется разными причинами: если снижение импорта из Китайской Народной Республики в 2018 году можно объяснить внутриэкономическими и внутриполитическими причинами (переориентация на

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

более дорогостоящий и наукоемкой импорт), то причиной падения темпов импорта из Китайской Народной Республики в 2020 году в публикациях ряда исследователей, выступает пандемия COVID-19, однако, даже, несмотря на это, сокращение импорта из Китайской Народной Республики в 2020 году оказалось не столь значительным.

Существующая в настоящее время инфраструктура грузооборота между Китайской Народной Республикой и Европейским Союзом представлена на рис. Следует отметить, что наиболее используемыми в настоящее являются доставка грузов морским путем, через Индийский Океан, Суэцкий Канал, с выходом в Атлантический Океан через Средиземное Море, а также мультимодальная доставка грузов с использованием Транссибирской Магистрали и отправкой в страны Европы через Мурманск и Северное Море. Кроме того, имеется заинтересованность китайской стороны в отправке грузов в страны Европы с использованием Северного Морского Пути – доставка грузов через Тихий и Северный Ледовитый Океан, с последующей доставкой их через Северное Море в европейские страны. Для грузооборота с европейскими странами с Китаем по суши – традиционно используется Транссибирская Железнодорожная Магистраль.

В рамках инициативы «Один Пояс-Один Путь» предполагается упорядочить и расширить торговые пути, объединяющие Китай со странами Европейского Союза, с получением дополнительных выгод для стран, через которых будет реализовываться транзит. Для морских перевозок, наряду с традиционным морским коридором, используемым в настоящее время, предполагается более интенсивное использование Северного Морского Пути, на основе возможностей Транссибирской Железнодорожной Магистрали формируется т.н. «Северный Поток», от пограничного перехода «Маньчжурия – Забайкалье» (граница Российской Федерации/Китайской Народной Республики) до станции Брест (граница Белоруссии/Республики Польша). Кроме того, «Северный Поток» используется для мультимодальных перевозок, в сочетании с

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

отправкой грузов из Китайской Народной Республики морским путем до порта «Восточный» (Российская Федерация, порт «Находка»).

Другим крупным железнодорожным коридором, используемым к настоящему времени, выступает т.н. «Центральный коридор», связывающий со странами Европейского Союза северо-западные провинции Китайской Народной Республики, началом которого выступает крупный транспортный узел Урумчи в Китае, затем – через территорию Казахстана (приграничный переход Достык/Алашанькоу), который является страной-участником Евразийского Экономического Союза, груз также может быть доставлен напрямую, железнодорожным транспортом в Европейский Союз, до станции Брест, так и мультимодальным маршрутом, через Мурманск – с доставкой морским путем до портов Западной Европы.

Другим ответвлением маршрута «Центрального Коридора» выступает маршрут через Азербайджан, Грузию (через паромную переправу от Казахстана по Каспийскому морю), с выходом к Черному Морю (г.Поти, Грузия) и возможностью мультимодальной доставки грузов в страны Южной Европы (Болгария, Румыния, Италия, Греция).

Кроме этого, предусматривается т.н. «Южный коридор», из Китайской Народной Республики, через Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Иран, правда, среди прочих планируемых потоков, его перспективы представляются наименее привлекательными.

Автомобильные же, перевозки грузов из Китайской Народной Республики в страны Европейского Союза представляются возможными, но только через Казахстан (поскольку здесь имеются дороги с твердым покрытием для большегрузного транспорта и значительно сокращается продолжительность поездки по сравнению с маршрутами через российский Дальний Восток). Данные по ввозу (импорту) продукции в Европейский Союз за период 2011-2020 год свидетельствуют о значительной доле автомобильных перевозок (1 % от общего объема импортных грузоперевозок 2011 году, 4% в 2020 году).

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Кроме того, очень распространенными для внешнеторговых грузоперевозок «Китайская Народная Республика – Европейский Союз» (особенно, в части импорта) остаются авиаперевозки, поскольку при самой высокой стоимости они оказываются наименее продолжительными по времени, и с учетом концентрации спроса в городах позволяют наиболее оперативно и быстро доставлять продукции от производителя – непосредственно потребителю (рисунок 2). С другой стороны, существенным недостатком авиаперевозок является их дороговизна и необходимость наличия аэродромной инфраструктуры.



Рисунок 2 – Распределение импортных потоков «ЕС-КНР» по видам используемого транспорта

На рисунке видно, что основные страны Европы – получатели импорта продукции из Китайской Народной Республики.

На рисунке 3 показано изменение доли видов транспорта, используемого при импортировании продукции из Китайской Народной Республики.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

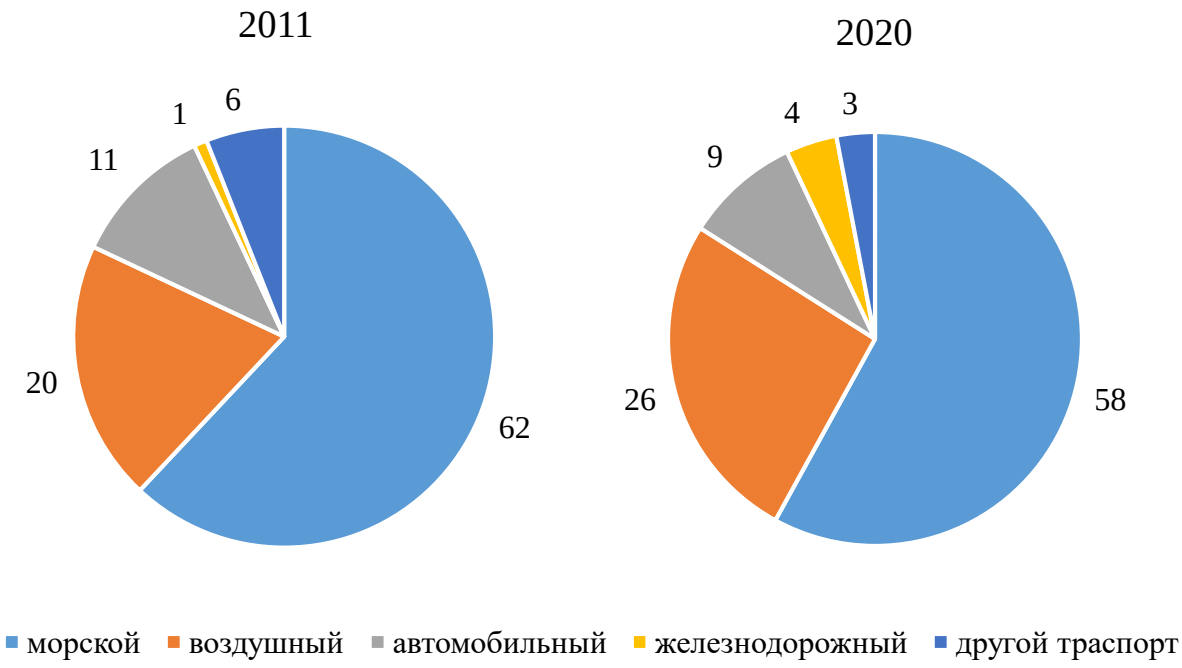


Рисунок 3 – Изменение транспортных режимов в импортных перевозках, ЕС-Китай, 2011-2020 гг., % [15]

На рисунке 4 показаны государства ЕС – основные получатели импорта из КНР.

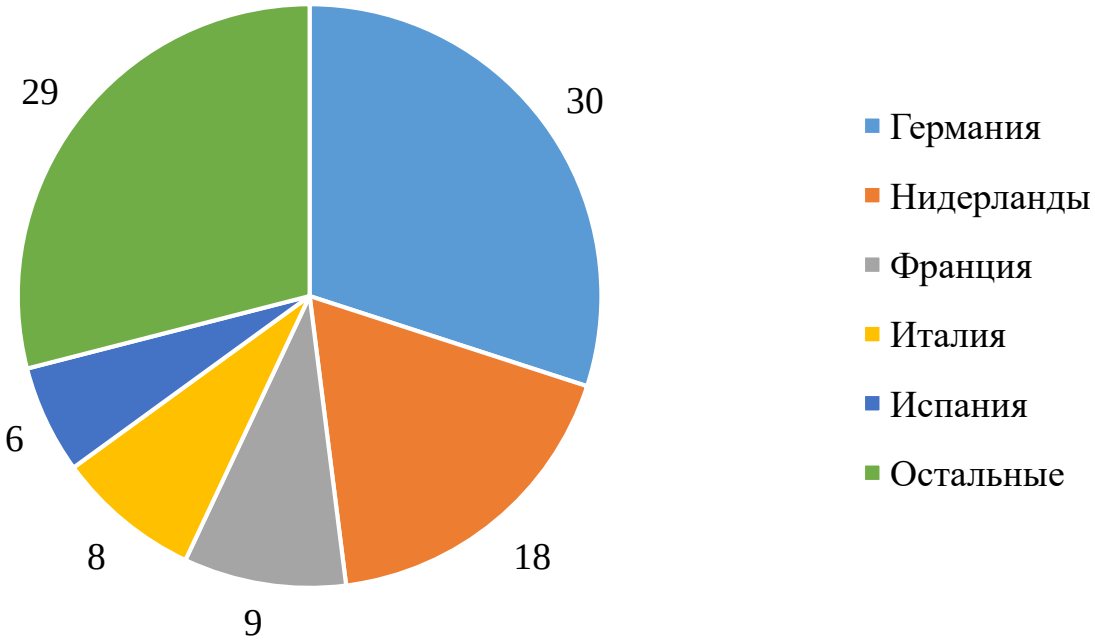


Рисунок 4 – Государства ЕС-основные получатели импорта из КНР (по всем видам транспорта в 2020 г.), % [23]

За период 2011-2020 год структура импортных перевозок из Китайской Народной Республики в Европейский Союз претерпела значительные изменения.

Детальное изучение динамики ежегодного изменения использования отдельных видов транспорта подтверждает наиболее значительный прирост использования железнодорожного транспорта для импорта из Китайской Народной Республики в Европейский Союз, по сравнению с другими видами транспорта. Действительно, начиная с 2014 года, в период 2014-2017 год, ежегодный прирост импортных транспортных потоков, перевозимых железнодорожным транспортом, составлял от 40 до 60%. При том, что в 2018-2019 эти темпы уменьшились, 2020 год снова продемонстрировал значительный (на 60 %) ежегодный прирост импортных потоков в страны Европейского Союза из Китайской Народной Республики, в стоимостном выражении.

На рисунке 5 показана динамика изменения импорта из Китайской Народной Республики в страны Европейского Союза, в натуральном и стоимостном выражении.



Рисунок 5 – Ежегодная динамика импорта в ЕС из КНР по отдельным видам транспорта [15]

На рисунке 6 показана динамика изменения импорта из Китайской Народной Республики в страны Европейского Союза, в натуральном и стоимостном выражении:

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm



Рисунок 6 – Динамика импорта, перевозимого железнодорожным транспортом из КНР в ЕС, в натуральном и стоимостном выражении

На рисунке 7 показано распределение по различным государствам импортных железнодорожных перевозок из КНР в ЕС.

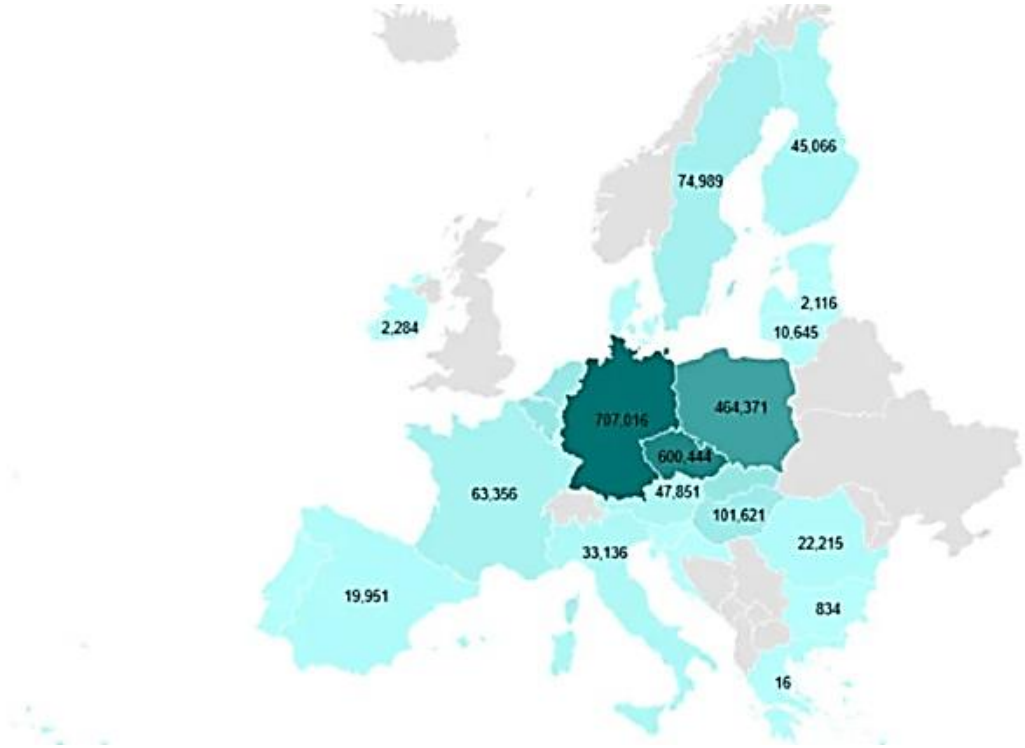


Рисунок 7 – Объем импортных железнодорожных грузоперевозок из КНР в страны ЕС в 2020 г., тыс. т. [53]

Из данного рисунка следует, что по сравнению со структурой стран Европейского Союза – основных импортеров из Китайской Народной Республики, структура государств – получателей грузов из КНР, перевозимых железнодорожным транспортом, значительно отличается: основными получателями грузов, ввозимых в страны ЕС железной дорогой выступают

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Федеративная Республика Германия (707 тыс.т.), Чешская Республика (600 тыст.т), Республика Польша (464 тыс.т.), Венгерская Республика (101 тыс.т.). На наш взгляд, такие данные можно объяснить высокой интеграцией железных дорог данных стран (по Федеративной Республике Германии – через территорию бывшей ГДР) с системой железных дорог СССР и сложившимися в то время транспортными путями.

По данным, собранным в Китайской Народной Республике там также отмечается значительное увеличение железнодорожных экспортных перевозок в страны Европейского Союза. Данные, представленные на рисунке, подтверждают основных получателей грузов, отправляемых в Европейский Союз железнодорожным транспортом – Германия, Польша, Латвия.

На рисунке 8 представлена структура экспортных грузоперевозок железнодорожным транспортом из центральных провинций КНР в ЕС в 2019 – 2020 гг.

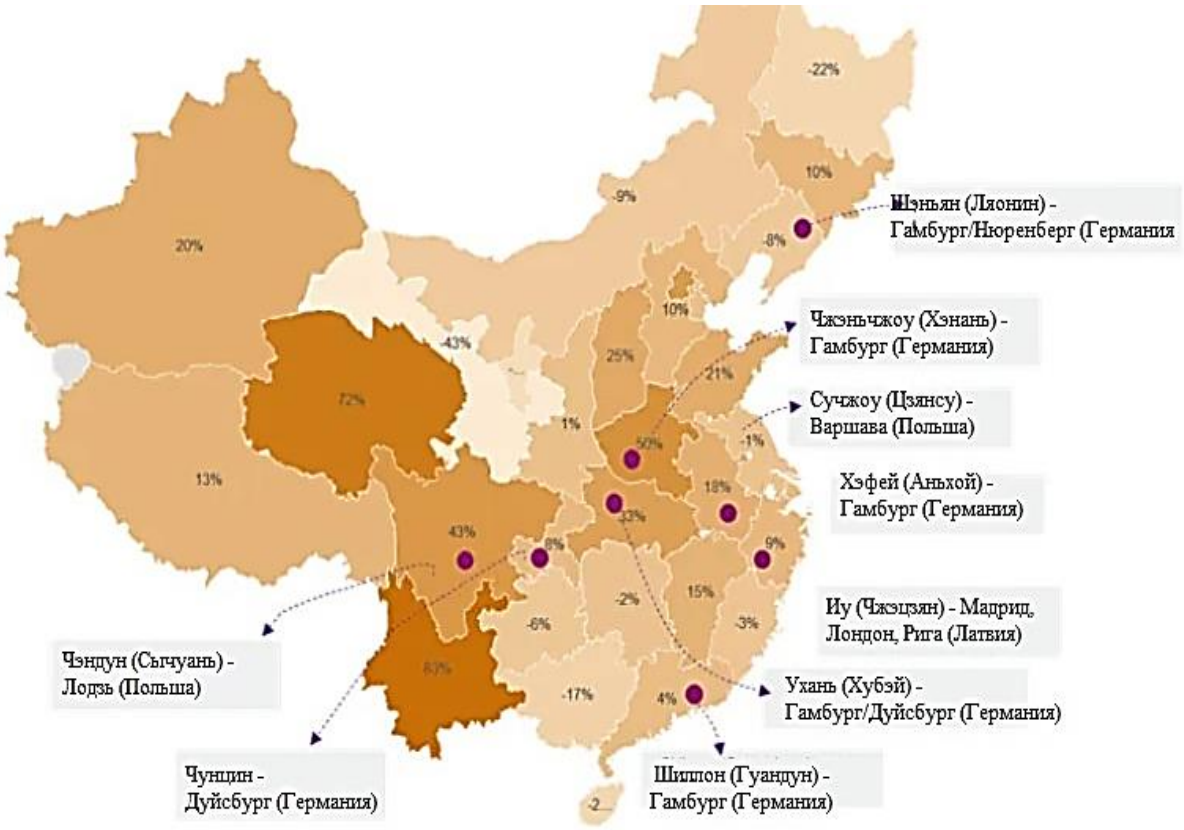


Рисунок 8 – Структура экспортных грузоперевозок железнодорожным транспортом из центральных провинций КНР в ЕС в 2019 – 2020 гг.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Анализ номенклатуры продукции, ввозимой в Европейский Союз из Китайской Народной Республики железнодорожным транспортом, свидетельствует о преобладании в его структуре продукции по классификатору ТН ВЭД 85 «Электрические машины, оборудование и их части», на долю которых приходилось 11,12 млрд.евро импорта, или 63,21 %.

На рисунке 9 представлена структура импорта в ЕС из КНР, ввозимого железнодорожным транспортом в 2020 году.



Рисунок 9 – Структура импорта в ЕС из КНР, ввозимого железнодорожным транспортом в 2020 году

На рисунке 10 показана процентная структура грузовых потоков, ввозимых железнодорожным транспортом из Китайской Народной Республики в страны Европейского Союза.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты



Рисунок 10 – Структура импорта в ЕС из КНР, ввозимого железнодорожным транспортом в 2020 году, %

Значительная часть импорта в Европейский Союз из Китайской Народной Республики приходится также на средства транспорта, текстиль и изделия из него, предметы одежды и принадлежности, в совокупности на сумму 3,19 млрд.евро, или 18,10 % ввозимого по железной дороге в Европейский Союз импорта из Китайской Народной Республики.

На рисунке 11 наглядно представлено сравнение транспортных расходов при отправке продукции из КНР в ЕС по различным видам транспорта (по разным грузам).

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

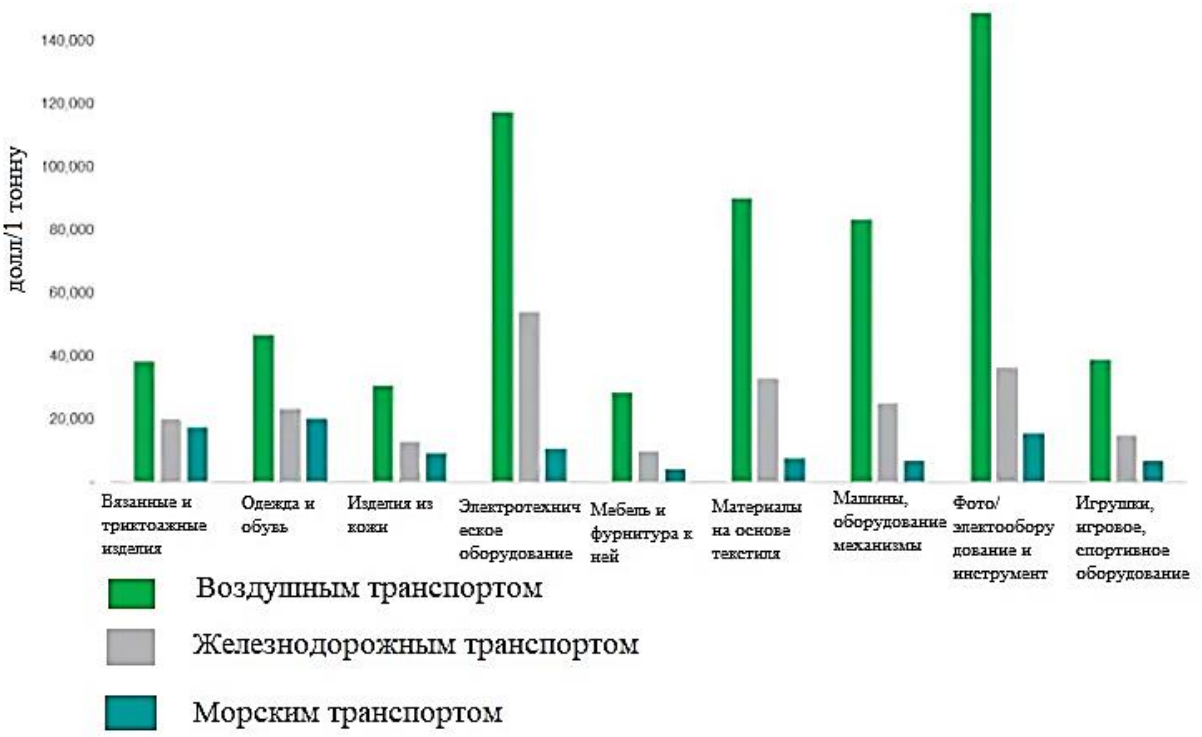


Рисунок 11 − Сравнение транспортных расходов при отправке продукции из КНР в ЕС по различным видам транспорта [32]

Как следует из данного рисунка, стоимость импортных грузоперевозок из Китайской Народной Республики в страны Европейского Союза для групп «вязанные и трикотажные изделия», «одежда и обувь», «изделия из кожи» для железнодорожного транспорта приближается по стоимости к перевозке морским транспортом (с самой низкой стоимостью).

В работе отмечается, что изменение характеристик различных грузоперевозок, с одной стороны, приводит к сокращению сроков доставки железнодорожным транспортом, поэтому, приближает к срокам доставки воздушным транспортом (средняя продолжительность доставки грузов с 2006 по 2017 год из Китайской Народной Республики в Европейский Союз сократилась с 35 до 15 дней, при том, что средняя время доставки воздушным транспортом на тоже расстояние оказывается на прежнем уровне – 5 дней). При этом, скорость доставки на это же расстояние морским транспортом за это время выросла с 26 до 33 дней, при этом стоимость доставки морским путем уменьшилась незначительно. Кроме того, средняя стоимость доставки воздушным транспортом одной тонны продукции на это же расстояние увеличилась с 25 тыс.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

долларов до 31 тыс. долларов США. Следовательно, существует потенциал для расширения использования железнодорожного транспорта в отношении импортных потоков в страны Европейского Союза из Китайской Народной Республики и для таких продуктов, как электротехническое, электронное и фотооборудование, машины и механизмы.

На рисунке 12 представлены сравнительные характеристики использования различных способов доставки грузов между странами Европейского Союза и Китайской Народной Республики.

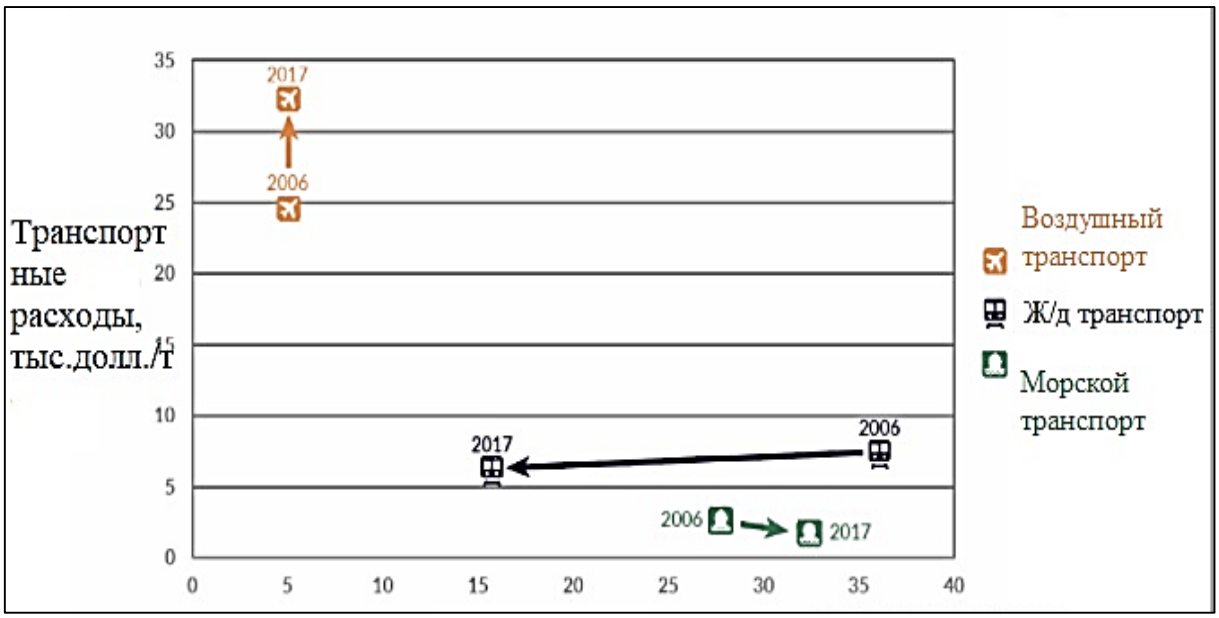


Рисунок 12 – Сравнительные характеристики различных способов доставки грузов между КНР и ЕС и тенденции их изменения в период 2006-2017 [35].

На рисунке представлена примерная структура экспортных потоков, отправляемых железнодорожным транспортом, из Китайской Народной Республики в страны Европейского Союза. Обращает на себя внимание, что практически половина этих грузов приходится на транспортные средства.

На рисунке 13 представлена структура экспортных железнодорожных потоков из ЕС в Китайскую Народную Республику.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm



Рисунок 13 – Структура экспортных ж/д потоков из ЕС в КНР [38]

При этом, по данным торговой статистики, если обратиться к наиболее распространенному типу продуктов, экспортируемому из Китайской Народной Республики в страны Евросоюза – транспортным средствам, то можно увидеть увеличение доли использования железнодорожного транспорта по сравнению с другими способами транспортировки (рисунок 14).

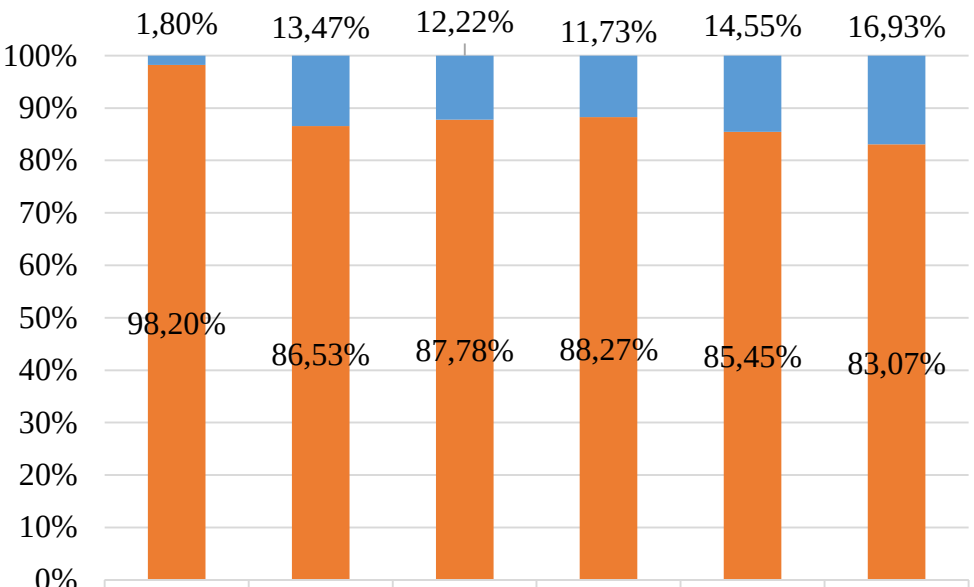


Рисунок 14 – Распределение экспорта транспортных средств из КНР в ЕС по способам транспортировки [38]

Дальнейший анализ представленных данных свидетельствует об увеличении доли железнодорожного транспорта в структуре экспортных грузоперевозок из Китайской Народной Республики в страны Европейского Союза по категории продукции ТН ВЭД – «Средства транспорта» (рисунок 15).

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm



	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Железнодорожным транспортом	1,80%	13,47%	12,22%	11,73%	14,55%	16,93%
Морским транспортом	98,20%	86,53%	87,78%	88,27%	85,45%	83,07%

Рисунок 15 − Динамика и структура распределения экспорта из КНР в ЕС для группы ТН ВЭД "Средства транспорта" по типам грузоперевозок

Особенно значительный рост доли железнодорожного транспорта для экспортных грузоперевозок из Китайской Народной Республики в страны Европейского Союза по данному виду груза наблюдался в 2016 году.

По прогнозу, приведенному в работе [42] отмечается, что с развитием железнодорожной инфраструктуры возникают новые возможности для расширения использования вагонов-рефрижераторов для эффективной перевозки скоропортящихся продуктов, которые сейчас вынуждены транспортироваться воздушным путем (что значительно увеличивает расходы на доставку грузов). Использование для таких перевозок железнодорожного транспорта способно значительно повысить их эффективность. Кроме того, по сравнению с воздушным транспортом, при грузоперевозках по железной дороге значительно расширяются возможности доставки нестандартных по размерам и опасных грузов.

Исходя из этого, можно сделать вывод о том, что повышение привлекательности использования железнодорожного сообщения как для транзита грузопотока из Китайской Народной Республики в страны

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Европейского Союза, так и для экспорта продукции из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию – способствует значительному увеличению контейнерного грузооборота между указанными государствами. В свою очередь, это приводит к увеличению внешнеторгового оборота продукции такого ассортимента продукции по ТН ВЭД, которая максимально адаптирована (релевантна) требованиям контейнерных перевозок. К данным группам продукции относятся текстиль, изделия из него (включая одежду), одежда и обувь; машиностроительная продукция и механизмы; электротехническое/ фотографическое/кинематографическое/медицинское оборудование и инструменты.

Также обращает на себя внимание то обстоятельство, что если коэффициент контейнеризации по внешнеторговым железнодорожным перевозкам между Китайской Народной Республикой и странами Европейского Союза, с транзитом через Российскую Федерацию приближается к 80 % (а в отношении Федеративной Республики Германии составляет 100 %), то в отношении грузов, экспортируемых из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику этот коэффициент составляет менее 1 %. Это свидетельствует о том, что возможности железнодорожного способа транспортировки экспорта из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику используются крайне неэффективно: большая часть экспортируемой по железной дороге продукции относится к крупнотоннажным грузам, ее получатели не столь чувствительны к срокам поставок, зато, чувствительны к стоимости транспортировки продукции. Кроме того, у данной продукции зачастую имеются продукты-заменители, импортируемые в Китайскую Народную Республику из других государств.

По этой причине, для более эффективного использования железнодорожного транспорта для обеспечения внешнеэкономической деятельности между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой, рекомендуется два направления улучшения деятельности: во-первых, выравнивание товарных потоков (в настоящее время наблюдается

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

диспропорция по объему и стоимости этих потоков), а во-вторых, увеличение использования контейнеров в железнодорожных перевозках (повышение коэффициента контейнеризации). Для этого можно порекомендовать российским предприятиям (в первую очередь, отрасли машиностроения, электротехнического и транспортного машиностроения) шире участвовать в специализации и кооперации с китайскими предприятиями.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

3 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗРЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ МЕЖДУ РФ И КНР

3.1 Организационно-техническое решение – обоснование создания бондовой зоны для разрешения проблем в железнодорожном канале товародвижения между РФ и КНР

Основными направлениями повышения эффективности использования железнодорожного транспорта во внешнеторговом обороте Российская Федерация – Китайская Народная Республика, а также, Китайская Народная Республика – страны Европейского Союза (с транзитом через территорию Российской Федерации) нами было указано гармонизация и выравнивание торговых потоков по объему и структуре, а также, увеличение уровня контейнерных перевозок.

Для этого нами предлагается организационно-управленческое решение, заключающееся в создании специального инфраструктурного объекта - Бондовой зоны.

Под данным понятием понимается отдельная территория, на которой соблюдается особый налоговый и таможенный режим, и на которых действуют специальные правила таможенного контроля.

В настоящее время большие объемы экспорта и импорта, которые проходят через транспортную и пограничную инфраструктуру Китая и России, было бы невозможно своевременно принять и обработать без использования передовых методов таможенного контроля и упрощения процедур для отдельных категорий субъектов предпринимательской деятельности. Удачным решением данной проблемы стали так называемые бондовые зоны.

Сейчас в Китае действует 15 бондовых зон: Порт Тяньцзинь, Циндао, Шанхай Яшань, Шанхай Вайгаоцяо, Нинбо, Фучжоу, Сямынь, Шантоу, Гуанчжоу, Хайкоу, Чжанцзяган, Шэнчжень, Футянь, Шэнчжень, Шатоуцзяо.

Харбинское муниципальное торговое бюро опубликовало новости, о том что проект по созданию Харбинской Бондовой зоны был официально одобрен и

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

утвержден Государственным департаментом принят Государственный Департамент для утверждения. После завершения проекта, сформированный промышленный кластер станет самым важным районом внешней торговли и особенно торговли с Россией для всего Северо- восточного региона Китая. Планируется что данный район будет завершен и начнет свою работу в 2016 году.

Харбинская Бондовая зона расположена в Харбине в районе Сянфан, планируемая площадь составляет 3.29 кв. киллометров. В Харбинской Бондовой зоне будут созданы специальные склады для хранения экспортной продукции электротехнического назначения, машиностроения, транспортного машиностроения, промышленного и потребительского назначения, механизмов и комплектующих. В то же время, на территории будут располагаться различные производства, такие как цех по фасовке пищевых продуктов, их маркировке, а также по фасовке и упаковке жидкостей. Кроме того, там будут построены различные консультативные центры, оказывающие консультации в области финансирования, налогообложения, таможенного оформления и т.д.

Предполагается, что особенности функционирования бондовой зоны позволяют получить предпринимателям ряд дополнительных преимуществ:

В отношении складирования и хранения: для ввозимых товаров можно взыматься таможенный налог только после их продажи, при этом их можно хранить на складе бондовой зоны, при этом нужно только оплачивать стоимость их хранения. По сравнению с традиционным экспортом, при котором большое количество торговых объемов влечет за собой большие налоги, а также необходимость платить за таможенное оформление, очистку груза и сертификацию и это все следует делать это каждый раз при ввозе или вывозе продукции, ввоз в Бондовый район будет более рентабельным, переводы средств тоже будут проходить на более выгодных условиях, то есть затраты на ввоз и таможенную обработку продукции станут соответственно ниже.

Обработка: Обычно в торговле, когда предприятие хочет продавать повсеместно свои товары, оно должно привести пробную партии, затем

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

основываясь на потребительских нуждах, организовать производство, то есть найти место, оформиться, ввести технологию и построить предприятие и опять же платить высокий налог как иностранное предприятие. Но после строительства Бондового района, предприятия будут заниматься в нем производством товаров, оформлением и установкой собственного оборудования, что позволит серьезно сэкономить время и средства.

Первая в России бондовая зона появится в Челябинской области, сообщают, что на Южном Урале появится специально выделенная территория с особым налоговым и таможенным статусом. Это первая в России бондовая зона.

Процедуры и логистические операции в бондовой зоне:

- Поставщики продукции из Российской Федерации выбирают продукцию для экспорта в Китайскую Народную Республику;

- Декларирование продукции (груза) на российской таможне;

- Отправка груза в Китай железнодорожным транспортом, таможенная декларация его на территории Китайской Народной Республики и прохождение таможенного контроля;

- Складирование полученного груза в бондовой зоне;

- Реализация (сбыт) полученного груза покупателям из Китайской Народной Республики;

- Декларация данных о сбыте на таможне КНР;

- Обработка и контроль таможенной информации;

- Отгрузка продукции из бондовой зоны.

На рисунке 16 представлена последовательность проведения процедур и логистических операций в бондовой зоне.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm



Рисунок 16 – Процедуры и логистические операции в бондовой зоне [25]

Организация внешнеторгового оборота с помощью бондовой зоны позволяет получить следующие выгоды:

- Таможенная пошлина за импорт товаров вносится только после реализации, это способствует улучшению оборачиваемости денежных средств и помогает укрепить денежное обращение предприятия;

- Происходит логистические издержки в рамках электронной коммерции. При том, что данного способа организации сбыта, удельные затраты доставки на единицу продукции из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию оказываются достаточно высокие, при функционировании бондовой зоны продавцы, реализующие продукцию посредством интерне-канала могут крупными партиями отправлять свою продукцию в непосредственно бондовую зону. Там продукция будет разбиваться на партии, направляемые зарубежным потребителям по мере получения от них заявок на продукцию.

- Сокращаются затраты, связанные с возвратом и рекламациями товаров. Когда потребители покупают какие-то товары, их больше всего интересуют цена, качество, условия доставки и гарантии(возврат). Выше мы

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

указали, что бондовая зона позволяет сократить затраты на доставку, хранение и таможенную обработку товара. Когда предприятие получает заказ, после проверки информации товара можно сразу распределить и доставлять товары потребителям. На бондовой зоне можно проводить контроль качества и выявлять брак. Так как бондовая зона формально функционирует вне территории страны, на территории таможни, то имеется возможность свободно переводить товары между бондовыми зонами двух стран, поэтому можно с меньшими потерями обработать возвратные товары в бондовой зоне, даже в бондовой зоне другой страны (Российская Федерация и Китайской Народной Республики и Россия), без двойного таможенного оформления возвратных товаров.

Использование беспошлинного склада средними и малыми предприятиями оказывается более выгодно и в том случае, если предприятие собирает закупать большую партию сырья, им необходимо откладывать сразу большой объем средств на закупку. Это приводит к увеличению производственного цикла, повышает риски и снижает оборачиваемость оборотных средств. Бондовая зона позволяет закупать зарубежное сырье более дробно, с уменьшением партии средней закупки, что позволяет повысить оборачиваемость производства, сократить риски и повысить финансовую устойчивость предприятий, что особенно актуально для предприятий средних и малых размеров.

Также, в случае работы с бондовой зоной имеется возможность перевозки товара в другие беспошлинные склады, находящиеся на территории Китая, в зоны экспортной переработки, с сохранением условий хранения. Это позволяет предприятиям значительно сократить издержки и сохранить свои денежные средства.

Например, при импорте глиноземного сырья морским транспортом, на судне грузоподъемностью 36 750 тонн, импортер должен внести налоги на 200,7 млн. юаней, что повысит на одну четверть его цену. При обращении к бондовой зоне и хранении данного груза на беспошлинном складе только нужно выплатить только незначительную сумму за хранение, и сэкономив на пошлинах, найти заинтересованных покупателей по более высокой цене, которые оплатят и

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

таможенные пошлины, и расходы на доставку и хранение, что позволит компании-импортеру получить значительные выгоды.

Внесение технических изменений в проведение логистических операций оказывается очень затратно, эффект от них ограничивается фиксированной областью, приводит к увеличению промежуточных звеньев и увеличению транспортных затрат. Напротив, для создания беспошлинных складов достаточно проведения чисто организационных мероприятий: достаточно выпустить соответствующий таможенный приказ, указать место и масштаб беспошлинного склада. Следует отметить и определенную вариативность организации бондовой зоны: можно как создать их с нуля, так и организовать ее на основе арендуемых площадей. Преимуществами такого решения можно считать короткое время, необходимое для создания бондовой зоны, сравнительно низкие единовременные затраты, относительно низкие операционные издержки, гибкость и оперативность на изменения требований рынка.

Создание бондовых зон в значительной степени способствует региональному развитию перерабатывающих предприятий для обслуживания логистического бизнеса и внешнеторговой деятельности. Преимуществом бондовой зоны является объединение в одном месте и производства, и хранения и логистики, что увеличивает возможности для выполнения логистических на высшем уровне и позволяет увеличить степень удовлетворенности потребителей.

3.2 Анализ логистических издержек на примере бондовой зоны Гуанчжоу

Рассмотрим ситуацию, когда объем ввозимых импортных товаров составляет 10 контейнеров TEU, стоимостью HKD 10,000,000 (10 млн. гонконгских долларов), в течение одного месяца необходимо распределить эти товары среди розничных продавцов (дилеров) внутри Китайской Народной Республики, с целью дальнейшей реализации. Комплексная таможенная

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

пошлины на ввозимый товар составляет 35% стоимости товаров. Дилеры (посредники) внутри Китайской Народной Республики делятся на три типа: для первого типа, объем оборотных средств составляет 15 млн. юаней, для второго типа размер оборотных средств составляет диапазон 0,5-15 млн. юаней, для третьего типа посреднических предприятий размер оборотных активов составляет менее 500 тыс. юаней. На 01.06.2021 года курс одного гонконгского доллара к рублю составлял HKD=9.44 рубля. Период складирования груза, до его реализации составляет один месяц, площадь складирования составляет 2000 квадратных метров. Цена на единицу продукции составляет HKD1000, количество продукции в партии - 10000 шт. В каждом контейнере содержится 1000 единиц продукта

Нами был проведен анализ логистических издержек и рисков при различном виде складирования. Первый вид- складирование товаров в Гонконге, дальнейшая доставка китайским дилерам из Гонконга. Второй вариант- доставка товаров в порт КНР. Третий вариант – доставка и складирование товара на бондовой зоне Гуанчжоу (таблица 6).

Таблица 6 − Сравнение альтернативных вариантов доставки ввозимых грузов в КНР [32]

Содержание затрат	*Первый вариант (доставка в Гонконг)*	*Второй вариант (доставка во внутренний порт КНР)*	*Третий вариант (доставка в бондовую зону Гуаньчжоу)*
Затраты перевозки из Гонконга до внутренней территории, в HKD	30 000 00	0	0
Логистические затраты, HKD	250 000 00	0	50 000 00
Оплаченная пошлины за таможенные операции, HKD	100 000 00	0	60 000 00

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Продолжение таблицы 6

Содержание затрат	*Первый вариант (доставка в Гонконг)*	*Второй вариант (доставка во внутренний порт КНР)*	*Третий вариант (доставка в бондовую зону Гуаньчжоу)*
Таможенный налог, HKD	3 500 000 00	3 500 000 00	3 500 000 00
Необходимая величина оборотных активов для сделки, HKD	10 250 000 00	13 620 000 00	10 050 000 00
Срок доставки товара, дни	5	1	1
Затраты на комплектование товара за границу, HKD	10 250 000 00	13 620 000 00	10 050 000 00
Минимальный объем заказа, ед.	1000 ед	1 ед	1 ед
Совокупные затраты сбыта товара, HKD	13 980 000 00	13 620 000 00	13 610 000 00

Ниже расшифровывается содержание строк таблицы:

- Затраты перевозки из Гонконга до внутренней территории: Если продукция была разгружена в Гонконге, китайские дилеры будут вынуждены нести транспортные затраты из Гонконга до внутренней территории КНР. Из представленной таблицы (таблица 10) можно увидеть, что последние варианта являются более предпочтительными, поскольку здесь затраты на транспортировку отсутствуют.

- Логистические издержки включают в себя включает затраты, связанные с хранением, предоставлением дополнительных услуг. Из данных таблицы можно выяснить, что для второго варианта эти затраты отсутствуют, по третьему варианту затраты ниже, чем по первому.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

- Оплаченная пошлина. Это обозначает, когда предприятие импортировало товары из-за границы, им нужно оплатить соответствующие налоги, обычно составляет 2% цены CIF, а на бондовой зоне Гуанчжоу составляет 0.6% цены CIF, поэтому бондовая зона заняла первое место.

- Таможенный налог. Этот налог составляет 35% цены CIF, поэтому затраты по всем трем вариантам здесь одинаковые.

- Требования к размеру оборотных средств. Если предприятие выбирает второй вариант, т.е им необходимо оплатить за товары и налоги, также логистические издержки, поэтому этот вариант предусматривает наиболее высокие требования к размеру оборотных средств. А третий вариант помогает сокращать использование ликвидного актива, поэтому бондовая зона снова заняла первое место.

- Время получения товара. Это показатель для китайских дилеров очень важен. Получение товаров из Гонконга требует нескольких дней для перевозки товаров на внутреннюю территорию КНР. При доставке продукции во внутренние порты КНР и бондовую зону Гуанчжоу продолжительность доставки товара сокращается до одного дня

- Затраты на комплектование товара за границу. Это подразумевает, когда за рубежом срочно нужно закупать одну партию товара, необходимо выполнять комплектовать из запасов. А второй вид невозможно выполнять этот процесс, из данных можно узнать, что бондовая зона вышла на первое место.

- Минимальный объем заказа. Это обеспечивает, что более удобно осуществлять поставки, избежать риски. Минимальный объем заказа влияет на стоимость товара. Для тех, которые имеет маленькие ликвидный актив, они не могут реализовать заказать товары. Поэтому бондовая для развития сбыта более выгодная.

- Консолидированные затраты сбыта товара. Это обозначает затраты с момента заказа до получения товаров, которые нужны отплатить.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Вообще говоря, можно получить такой вывод, затраты на складе бондовой зоне самые низкие, и в сочетании с высокой эффективностью логистики, это определяет высокое предпочтение данного логистического канала.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Протяженная совместная граница и длительная история экономических, политических и культурных связей между Россией и Китаем способствуют развитию взаимодействий в области транспорта. Для России интересен китайский опыт развития транспортной инфраструктуры периферийных северо-восточных регионов, а также создания условий реализации транспортных коридоров в направлении Азия – Европа по территории страны. В настоящее время по многим позициям в области транспорта Китай активно защищает свои интересы, твердо выражает и отстаивает приоритеты при реализации транспортных проектов, жестко формулирует условия сотрудничества и вложения инвестиций, крайне редко выражая заинтересованность в проектах, не сопровождающихся доступом к сырьевым ресурсам России [3, с. 395].

Актуальной задачей в развития транспортных потоков является увеличение российско-китайский товарооборот.

Целью проводимого исследования являлось обоснование проблемы о влиянии развития транспортных потоков на российско- китайский товарооборот.

Для достижения поставленных целей были решены следующие задачи:

- исследовать статистические данные по внешней торговле России и Китая;
- анализировать проблемы о влияния развития транспортных потоков на российско-китайский товарооборот
- провести обоснование показателей товарооборота между Китаем и Россией;
- разработать предложения по разрешению проблем внешней торговли между КНР и Россией.

В результате проведенного исследования влияния развития транспортных потоков на российско-китайский товарооборот, что товарооборот между странами в последнее время неуклонно растёт. Это обусловлено приемлемым качеством китайского товара по низким ценам и острой необходимостью

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

наличия сырья для КНР. Удобные схемы сотрудничества и качественные транспортные услуги логистических компаний благотворно влияют на развитие взаимоотношений между нашими странами.

Таким образом, транспорт − это мост торговли между Китаем и Россией, сейчас не только предприятию нужно выполнять задачи для развития логистики, но это нужно и правительству, а предприятиям необходима поддержка. Правительству надо увеличить вклад в транспортную инфраструктуру в порту и упрощать таможенное оформление. Удобные схемы сотрудничества и качественные транспортные услуги логистических компаний благотворно влияют на развитие взаимоотношений между нашими странами, что приведет к удобной логистике между двумя странами, и растущему товарообороту.

Нами была разработано предложение по разрешению проблем внешней торговли между КНР и Россией. Предложение заключается в формировании инфраструктурного объекта - Бондовой зоны. Это зоны, где действует особый налоговый и таможенный режим, и на которых действуют специальные правила таможенного контроля. Таким образом можно будет и ускорить транспортировку и снизить логистические издержки.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. А.В. Данильченко, Д. С. Калинин, Ху Цзуньжун. Приоритетные направления внешнеэкономической стратегии Китая на современном этапе. Пути поднебесной – сборник научных трудов, Выпуск II. РИВШ, Минск 2019.

2. Абросимова, С. В. Межстрановая предпринимательская деятельность в условиях глобализации /С. В. Абросимова // Российское Предпринимательство. – 2018. – No12. – С. 33–38.

3. Авдокушин Е.Ф. Новая экономика и формирование национальной инновационной системы Китая // Вопросы новой экономики. 2018. No 1. – С. 23-35.

4. Авдокушин Е.Ф. О сути и особенностях китайской экономической модели // Вопросы новой экономики. 2017. No 1 (25). – С. 23- 26.

5. Авдокушин Е.Ф. Страны БРИКС в современной мировой экономике / Е.Ф. Авдокушин, М.В. Жариков. М., 2019. – 480 с.

6. Акимова О.Е. Перспективы торгово-экономического сотрудничества России и Китая / О.Е. Акимова, В.В. Исаев // Изв. Волгогр. гос. техн. ун-та. – 2020. –No11 (114). – С.51–55.

7. Ань Чжао Чжэнь. Эффективный путь к всестороннему развитию экономических связей между Китаем и Россией / Ань Чжао Чжэнь, Д.В. Суслов // Власть и упр. на Востоке России. – Хабаровск, 2021. – No4. – С.14– 20.

8. Афонасьева А. В. Зарубежные китайцы - бизнес в КНР: экономическая деятельность зарубежных китайцев и риэмигрантов в КНР в ходе реформ (1992-2017гг.). М., ИВД РАН, 2018.

9. Б. Н. Кузык, М. Л. Титаренко. Китай – Россия 2050: стратегия соразвития. Москва, 2015.

10. Белоглазов Г.П. Россия и Китай в современном мире // Россия и АТР. – 2019. – No2. – С.207–212.

11. Бергер Я. М. Экономическая стратегия Китая / Я. М. Бергер. М.: ИД «ФОРУМ», 2016.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

12. Бирюков А.В. Опыт Китая: уроки для России // Россия: тенденции и перспективы развития. – 2019. – Вып.8, ч.1. – С.12–17.

13. Галенович Ю.М. Взгляд на Россию из Китая. Прошлое и настоящее России и наших отношений с Китаем в трактовке китайских ученых. М.; Время, 2019. – 304 с.

14. Гурвич, В. Китайский локомотив / В. Гурвич // Аналитика малого предпринимательства. – М., 2018. –421 с.

15. Дин Жуджунь, М. М. Ковалев, В. В. Новик. Феномен экономического развития Китая. БГУ, Минск 2019.

16. Иванов С.А. Особые экономические зоны в Китае: уроки для дальневосточной политики // Россия и АТР. – 2019. – No4. – С.129–141.

17. Инновации в Китае – развивать и покупать. [Электронный ресурс]. – URL:http://www.chinapro.ru/rubrics/2/1925/

18. Интервью председателя КНР Ху Цзиньтао российским СМИ на кануне государственного визита в Россию и участия в церемонии открытия Года Китая в России 25.03.2007 [Электронный ресурс] URL: http://www.chineseembassy.org/rus/zxxx/t306867.htm

19. Кадочников П.А. О направлениях развития интеграционной повестки России и Китая // Рос. внешнеэкон. вестн. – 2015. – No1. – С.25–32.

20. Карпич В.А. Роль провинций во внешнеэкономическом развитии КНР и межрегиональные связи России и Китая / В.А. Карпич // Внешнеэкономический бюллетень. 2005. - No 5. - С. 31-35.

21. Китай впервые раскрыл структуру своих золотовалютных резервов. [Электронный ресурс]. – URL: http://newsland.com/news/detail/id/554677/

22. Ли Цзи Шен. Экономические реформы в Китае / Ли Цзи Шен, О. В. Казаринова. – М. : Дело, 2002. – 281 с. Лю Сяомэй. Теоретические основы интернационализации малого и среднего бизнеса: опыт Китая / Лю Сяомэй //

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Вестник Белорусского государственного экономического университета. – 2014. – No 6. – С. 120–125.

23. Ливенцев Н.Н. Внешняя торговля: взгляд в прошлое для движения в будущее / Н.Н. Ливенцев, Л.С. Ревенко // Вестник МГИМО Университета. 2011. – No 2. – С. 297-300.

24. Лоу Цзивэй. Реформы Китая: волновой период // изд. Китайского развития, – 2001. Т. 6.

25. Лузянин С.Г. Измерения российско-китайских отношений в АТЭС. Региональные факторы влияния и взаимодействий / С.Г. Лузянин // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2012. – Т. 17. No 17. – С. 6-17.

26. Лузянин С.Г. Шанхайская организация сотрудничества 2013- 2015. Прогнозы, сценарии и возможности развития. М.: ИДВ РАН, 2013. 120 С.

27. Лузянин С.Г. Экономический пояс шёлкового пути: модель 2015 года / С.Г. Лузянин, С.Л. Сазонов // Научно-аналитический журнал Обозреватель - Observer. 2015. – No 5 (304). С. – 35-46.

28. Нехорошков В.П. Особенности межрегионального внешнеэкономического сотрудничества приграничных субъектов России и Китая / В.П. Нехорошков, А.В. Новикова // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2014. No 4. – С. 18-21.

29. О ратификации договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой: Федеральный закон РФ No 9-ФЗ от 25.01.2002 [Электронный ресурс] // Консультант Плюс

30. Островский А.В. Китайская модель перехода к рыночной экономике / А.В Островский. М., 2007. - 208 с.

31. Официальный сайт газеты «Жэньминь жибао» онлайн на русском [Электронный ресурс]. URL:

языке http://russian.people.com.cn/31519/8180469.html

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

32. Официальный сайт журнала «ChinaPRO» [Электронный ресурс]. URL: http://www.chinapro.ru/rubrics/12/6761

33. Официальный сайт Китайского информационного Интернет- центра [Электронный ресурс]. URL: http://russian.china.org.cn/

34. Официальный сайт Таможни Китайской Народной Республики [Электронный ресурс]. URL: http://www.customs.gov.cn

35. Официальный сайт Торгового представительства Российской Федерации в Китайской народной республике [Электронный ресурс]. URL: http://www.russchinatrade.ru/ru/ru-cn-cooperation/torg_ogran

36. Пермякова Е.В. Современное состояние и перспективы российско-китайского экономического сотрудничества: автореферат диссертации на соиска-ние ученой степени канд. экон. наук: 08.00.14 / Е. В. Пермякова. - М., 2009. - 25 с.

37. Политика КНР на современном этапе: реалии и перспективы: Научное издание. Под ред. Ашимбаева М. С. Алматы: Казахстанский Институт Стратегических Исследований при Президенте Республики Казахстан, 2015.

38. Полозюкова О.Е. Особенности экономики Китая на современном этапе и перспективы ее развития: автореф. канд. эконом наук. – М., 2012. – 27 с.;

39. Помощь Китая зарубежным странам: масштабы внешней помощи. [Электронный ресурс]. – URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2011-10/20/content_23676603_7.htm

40. Портал внешнеэкономической информации Министерства внешнеэкономического развития Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: http://www.ved.gov.ru

41. Потапенко М.В. Российско-китайское экономическое сотрудничество в сфере топливно-энергетического комплекса // Страны с переходной экономикой в условиях глобализации: Материалы VI научно- практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых, 28-30 марта 2007 г.,

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

Москва, экономический факультет РУДН / Отв. ред. Волгина Н.А., Айдрус И.А.- З. – М. : РУДН, 2015. – 682 с.; с. 294-297

42. Потапенко М.В. Россия и Китай: сотрудничество в условиях различных моделей перехода от плановой к рыночной экономике // Страны с переходной экономикой в условиях глобализации: Материалы VIII научно- практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых, 11-13 марта 2009 г., Москва, экономический факультет РУДН / Отв. ред. Айдрус И.А.- М. : РУДН, 2015. - 515 с.; с. 297-301

43. Потапенко М.В. Экономические отношения России и Китая: равноправное партнерство в условиях глобализации? // Мир и Россия: регионализм в условиях глобализации. Материалы II международной научно-практической конференции (Москва, 26 ноября 2008 г.). – М. : РУДН, 2013. – 260 с.; с. 73-83

44. Потапенко М.В., Селищев В.Г. Экономический аспект интеграции евразийского пространства в рамках Шанхайской организации сотрудничества // Материалы научно-практической конференции («Международные экономические организации в современном мире») экономического факультета / Отв. ред. И.В. Андронова. – М. : Изд-во РУДН, 2016 - 214 с.; с. 144-148

45. Потапенко М.В., Холина В.Н. Стратегическое партнерство России и Китая как фактор глобальных международных политических и экономических отношений // Вестник РУДН. Серия «Международные отношения». 2011. No 2.

46. Потапенко М.В., Холина В.Н. Стратегическое партнерство России и Китая как фактор глобальных международных политических и экономических отношений // Вестник РУДН. Серия «Международные отношения». – No2. – 2016. – С. 75-83

47. Родионова И.А., Парфенов А.И., Шубин В.В. Динамика внешней торговли Китая и изменение позиций страны в мировой экономике // Вестник РУДН.Серия «Международные отношения». – 2015. – No 3.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

48. Российские и китайские транснациональные компании: операционные трудности и вызовы кризиса. Препринт. М.: Институт исследования быстроразвивающихся рынков Московской школы управления "Сколково", 2013.

49. Российско-Китайское торгово-экономическое сотрудничество [Электронный ресурс]. URL: http://www.crc.mofcom.gov.cn/crweb/rcc/info/Article.jsp?col_no=107&a_no

50. Садыкова, Л. Г. Особенности развития малого предпринимательства в зарубежных странах/ Л. Г. Садыкова // Вопросы экономики и права. – 2011. – No 12. – С. 242–248.

51. Современные проблемы КНР. (Аналитика ученых Университета Цинхуа). Часть 2. Экспресс-информация. Ред.- Горбунова С.А. Авт. ориг.- Ху Аньган - М.; ИДВ РАН, 2014. - 115 с.

52. Старкова Н.О. Обзор основных направлений российско- китайского сотрудничества / Н.О. Старкова, И.Г. Рзун, Е.В. Коновалова // Экономика и предпринимательство. – 2015. – No3 (56). – С.46–50.

53. Стерлигов И. «Инновационные системы стран БРИК: Китай». [Электронный ресурс]. – URL: http://www.sibai.ru/content/view/1338/1487/

54. Стровский Л.Е. Состояние и проблемы модернизации промышленности Китая / Л.Е. Стровский, Цзян Цзин // Экономика региона. 2011. – No 2. – С. 126-130.

55. Сунь Яо. О путях повышения уровня китайско-российского сотрудничества // Проблемы Дал. Востока. – 2013. – No6. – С.88–92.

56. Суходолов Я.А. Направления внешнеторгового сотрудничества Российской Федерации и Китайской Народной Республики / А.П. Суходолов, Я.А. Суходолов // Развитие сотрудничества приграничных регионов России и Ки-тая: материалы международной научно-практической конференции, Маньчжурия, 24-25 сентября 2013 г. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2014. – С. 31 – 47.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты

Электронная библиотека по праву и экономике
https://право.информ2000.рф/uchebniki.htm

57. Сюймин Сунь. Перспективы расширения российско-китайского экономического сотрудничества // Учен. зап. С.-Петерб. ун-та упр. и экономики. – 2014. – No1. – С.83–89.

58. Титаренко М.Л. Россия и Китай: стратегическое партнерство и вызовы времени / М.Л. Титаренко. – М.: ИД «ФОРУМ», 2014. – 224 с.

59. Тэпман, Л. Н. Малый бизнес. Опыт зарубежных стран / Л. Н. Тэпман. – М. : Юнити-Дана, 2014. – 187 с.

60. Цвигун И.В., Мэн Дэмин. Формирование китайских трансграничных корпораций на основе государственной стратегии «выход за границу» / И.В. Цвигун, Мэн Дэмин. - Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2010. - 148 с.

61. Чжао Хунту. Роль и место свободных экономических зон в развитии экономики Китая: Дис. канд. экон. наук: 08.00.14: М, 2000 185 с.

62. Шведков, А.Н. Опыт государственного регулирования внешнеэкономической деятельности Китая и возможности его использования для развития отечественных предприятий / А. Н. Шведков // Мир науки и образования. – 2015. – No4. – С. 1–6.

63. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. 2-е изд., доп. и перераб. / Под ред. А. В. Кириченко. – СПб.: Питер, 2004. – 506 с.

64. Корпоративная логистика.300 ответов на вопросы профессионалов/Под общ. И научи. Редакцией проф.В.И.Сергеева- М.: ИНФРА-М,2005-976с.

Вернуться в каталог дипломов по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt3/tt3.htm
Полные тексты