

СОВРЕМЕННЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

И.Н. Гольшкова

г. Москва, Россия

Государственный университет управления

Рассмотрены современные тенденции развития транспортно-логистической системы России в условиях действия экономических санкций. Особое внимание уделяется развитию экономических отношений между Россией и Китаем. Представлена сравнительная динамика товарооборота между странами за 2022 и 2023 годы. Указаны основные причины переориентации рынка грузоперевозок России на Восток.

***Ключевые слова:** транспортно-логистическая система, грузоперевозки, товарооборот, транспортные коридоры.*

MODERN FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN RUSSIA IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION

I.N. Golyshkova

Moscow, Russia

State University of Management

Modern trends in the development of the transport and logistics system of Russia under the conditions of economic sanctions are considered. Special attention is paid to the development of economic relations between Russia and China. The comparative dynamics of trade turnover between the countries for 2022 and 2023 is presented. The main reasons for the reorientation of the Russian cargo transportation market to the East are indicated.

***Keywords:** transport and logistics system, cargo transportation, trade turnover, transport corridors.*

Оценивая современные тренды и динамику развития транспортно-логистической системы России, можно однозначно отметить акцент на Восток. Введение со стороны США и стран Евросоюза многочисленных санкций в области внешней торговли с нашими компаниями привело к переориентации товаропотоков в юго-восточном направлении. Министерство транспорта РФ неоднократно подчеркивало, что приоритетными тенденциями развития транспортной инфраструктуры на территории нашей страны являются международные транспортные коридоры «Север-Юг», Азово-Черноморского и Восточного направлений [6].

Сегодня явным приоритетом развития является Восточный полигон. В морских портах региона суммарный объем перевалки грузов за январь-август 2023 года составил 128 млн. тонн. Это на 8% больше, чем за тот же временной период 2022 года. Грузовые перевозки железнодорожным транспортом по Байкало-Амурской и Транссибирской магистралям увеличились на 10% (до 158 млн. тонн). До конца календарного года планируется достигнуть размера провозной способности в объеме 173 млн. тонн. Безусловным лидером в развитии партнёрских отношений с Россией является Китай.

Экспортные поставки из России в Китай в январе-августе 2023 года составили 83,3 млрд. долларов (рост на 13% к 2022 году). В структуре экспорта превалирует продукция топливно-энергетической отрасли, составляя 74% от общего объема поставок. В 2023 году поставки нефти, нефтепродуктов и угля увеличились на 11,9% - до 61,83 млрд. долларов. При этом на 20% вырос экспорт руды - до 2,8 млрд. долларов. Также, в сравнении с уровнем 2022 года существенное увеличение (в 3 раза) отмечено в объемах поставок

пищевых масел и масличных изделий (на 98%), а также алюминия (в 2 раза), золота и серебра (на 39%).

Импортная составляющая в товарообороте с Китаем также увеличилась в сравнении с прошлым годом на 63%, достигнув объема в 71,8 млрд. долларов. В 2023 году, как и прежде, лидирующие позиции в импортных поставках в Россию занимают: промышленное оборудование, электроника, автомобили и комплектующие к ним, а также бытовая техника. Перечисленная товарная номенклатура занимает 60% от общего объема импортных поставок.

В 4,5 раза (до 14,3 млрд. долларов) возросли поставки из Китая автомобилей и комплектующих к ним. На 69% больше объемов 2022 года ввезено оборудования, а техники и электроники – на 37%. Поставки в Россию каучука выросли на 79%, оптики – на 64%, метизов – на 59%.

Таким образом, за период с января по август 2023 года совокупный товарооборот между нашими странами превысил 155 млрд. долларов. Это на 37,6 млрд. долларов (или на 32%) больше объема 2022 года. Динамика товарооборота отображена на рисунке 1.



Рис. 1 – Динамика развития товарооборота между Россией и КНР [7]

Динамика показывает замедление темпов прироста товарооборота. Это объясняется его существенным увеличением в 2022 году, начиная с марта. В августе прошлого года товарооборот увеличился до 19,3 млрд. долларов. В августе текущего года он также находится на высоком уровне (свыше 20 млрд. долларов), превышая прошлогоднее значение на 8%. По мнению президента России В.В. Путина годовой объем товарооборота между нашими странами превысит 200 млрд. долларов.

Такая существенная положительная динамика развития товарооборота между Россией и Китаем обусловлена влиянием ряда факторов:

- во-первых, в рамках подписанных главами государств соглашений о сотрудничестве компании обеих стран активно развивают взаимовыгодные торговые и экономические отношения;
- во-вторых, в последние годы, с учётом экономических санкций в Китае наблюдается высокий и устойчивый спрос на товары из России, а в Китае – на продукцию российского производства;
- в-третьих, государственные и частные компании обеих стран наращивают объёмы инвестиций в развитие совместных предпринимательских проектов [2, с.76];
- в-четвертых, активно развивается взаимовыгодное сотрудничество двух стран в сфере транспортной логистики и совершенствования инфраструктуры.

Поскольку Россия была и остается одним из крупнейших мировых экспортеров газа и нефти, а Китай ощущает острую потребность в энергоресурсах, то товары именно этой группы составляют наибольшую долю в структуре экспортных поставок. При этом, столь существенный объём грузоперевозок должен быть обеспечен развитой транспортно-логистической инфраструктурой.

Немаловажную роль в таком развитии играет современный уровень цифровой экономики обеих стран, в том числе, электронная коммерция [3, с.38]. За счёт активного внедрения электронных платежных систем и торговых платформ значительно возрастают объёмы онлайн-торговли между Россией и КНР. Такие цифровые инструменты существенно упрощают реализацию многих процессов в сфере международной торговли [5, с.52]. Практическим подтверждением этому стало развитие зоны свободной торговли на Дальнем Востоке. Практическая реализация масштабного проекта «Шелковый путь электронной торговли» привела к существенному увеличению торговых грузопотоков, способствуя экономическому развитию России и Китая [4, с.32].

Столь масштабное увеличение товарооборота требует интенсивного развития имеющейся транспортной инфраструктуры и совершенствования в её рамках логистических связей между странами. Именно поэтому активно продолжается строительство двух современных высокоскоростных железнодорожных магистралей: Москва – Казань и Москва – Пекин. Грузоперевозки по этим маршрутам существенно сокращают время доставки товаров, облегчают процессы экспедирования и значительно улучшают условия транспортировки между двумя странами [1, с.21].

В рамках Восточного полигона инфраструктурная модернизация железных дорог началась еще 10 лет назад, когда стало понятно, что имеющихся мощностей недостаточно для постоянно растущего спроса на российские товары на данном направлении. В результате системной модернизации Транссибирской магистрали и БАМа общая пропускная способность региональной железнодорожной сети возрастет с 75 до 180 миллионов тонн. При этом, в четыре раза предполагается увеличение транзитного потока контейнерных перевозок.

Сегодня Восточный полигон оценивается экспертами как один из самых масштабных инфраструктурных транспортных проектов в мире. Динамика развития торгово-экономических отношений с Китаем красноречиво подтверждает, что он в ближайшей перспективе будет основой для создания новых международных транспортных коридоров и изменения существующей сегодня конфигурации глобальных транспортных потоков.

ЛИТЕРАТУРА

1. Богданова Т.В., Бжуско С.В. Анализ научно-методических подходов к оценке роли железных дорог в экономике страны: опыт КНР. // Вестник транспорта. – 2023. – № 7. – С. 21-28.
2. Богданова Т.В., Степанов А.А., Савченко-Бельский В.Ю. Применение метода составления профиля среды при стратегическом анализе транспортно-логистических компаний. // Инновации и инвестиции. – 2023. – № 7. – С. 76-81.
3. Липатов А.Г. Приоритетные направления внедрения информационных технологий на транспорте. // Вестник транспорта. – 2023. – № 5. – С. 38-39.
4. Метёлкин П.В., Лобачев В.В. Оценка эффективности транспортно-логистического бизнеса. // Вестник транспорта. – 2022. – № 1. – С. 32-33.
5. Свистунов В.М., Богданова Т.В., Лобачёв В.В., Метёлкин П.В. Цифровизация бизнес-процессов в транспортной отрасли России: новые ориентиры менеджмента. // Транспортное дело России. – 2022. – № 1. – С. 52-55.
6. О переориентации торговли на рынки дружественных стран. / Электронный ресурс URL: <https://rg.ru/2023/10/04/v-mintranse-rasskazali-o-rezultatah-pereorientacii-torgovli-na-rynki-druzhestvennyh-stran>

7. Товарооборот России и Китая в 2023 году. / Электронный ресурс URL: <https://www.infranews.ru/vneshnyaya-torgovlya/63063-tovarooborot-rossii-i-kitaya-v-yanvare-iyule-2023-goda-vyros-na-37/?ysclid=lnhuzqd9i716804932>

ИНТЕНСИФИКАЦИЯ АНТИКРИЗИСНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ В УСЛОВИЯХ ПОСТПАНДЕМИЙНОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ

В.Ю. Гребенников, Е.Н. Камышанченко

г. Белгород, Россия
Белгородский государственный
национальный исследовательский университет

В статье детально проанализированы факторы, обуславливающие развитие российской экономики в условиях пандемии и являющиеся стратегическими ориентирами антикризисной российской политики в условиях постпандемийного восстановления.

Ключевые слова: пандемия, антикризисная политика, факторы, Россия.

INTENSIFICATION OF RUSSIA'S ANTI-CRISIS POLICY IN THE CONDITIONS OF POST-PANDEMIC RECOVERY

V.Yu. Grebennikov, E.N. Kamyshanchenko

Belgorod, Russia
Belgorod State National Research University

The article analyzes in detail the factors that determine the development of the Russian economy in the conditions of a pandemic and are strategic guidelines for anti-crisis Russian policy in the conditions of post-pandemic recovery.

Keywords: pandemic, anti-crisis policy, factors, Russia.

Пандемия COVID-19 стала наиболее довлеющим фактором на все элементы макро- и микросреды. В связи с этим, множество исследований было направлено на обзор и поиск возможных путей решения социально-экономических, эколого-биологических проблем².

В ноябре 2020 г. на саммите стран G20, где уделялось особое внимание пандемии и глобальному экономическому кризису, сформулированы основные тренды в снижении угроз экономической безопасности: создание глобального зaslona на пути распространения коронавируса, поддержка развивающихся стран в области вакцинации; либерализация торговли медицинскими товарами; развитие безопасного цифрового пространства и преодоление цифрового разрыва; укрепление международной системы под руководством ООН; продвижение экономической глобализации на принципах открытости, инклюзии и взаимовыгоды; увеличение потенциала реагирования в ответ на глобальные вызовы³.

Меры государственной поддержки населения, реализуемые органами государственной власти на различных уровнях, оказали ощутимое воздействие на

² Shapiro N.A. Pandemiya covid-19 – faktor razrusheniya obrazovatel'nyh rutin. / Sovremennoe obshchestvo: problemy, protivorechiya, resheniya. Sbornik nauchnyh trudov Mezhdvuzovskogo nauchnogo seminaru 29 maya 2020 g. / Sankt-Peterburgskij gornij universitet. SPb, 2020. 313 s. ss.308- 312

³ Миргалиева, А.А. Финансовая политика России в условиях рынка / А.А. Миргалиева, Г.М. Зарипова // Современные тенденции развития торговли и таможенного дела : Тезисы докладов и выступлений VII Международной научной конференции молодых ученых, Донецк, 17 ноября 2021 года / общ. ред. д-ра экон. наук, проф. Головинова О.Н.. – Донецк: Донецкий национальный университет, 2021. – С. 50-54. – EDN VVBBWY.