**ЧЭНЬ
ЦЮЦЗЕ**

Доктор исторических наук,
доцент

Институт России Академии
общественных наук
провинции Хэйлунцзян КНР,
ул. Шибо, 1000, Харбин,
КНР, 150028

**CHEN
QIUJIE**

Doctor of history sciences,
associate professor

Institute of Russia of the
Heilongjiang Provincial
Academy of Social Sciences,
1000, Shibo Road, Harbin City,
China, 150028

chenqiuji719@163.com

УДК 339.5+339.9

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ
И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСГРАНИЧНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ
МАРШРУТОВ В СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ**

В статье анализируется современное состояние и проблемы развития трансграничных логистических маршрутов, проходящих через Северо-Восток и Север КНР, в контексте создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия. Отмечается, что развитие анализируемых транспортных маршрутов в Северо-Восточной Азии сдерживается условиями внешней интеграционной среды, наличием «узких мест» в инфраструктуре и несовершенством системы транспортных узлов.

Северо-Восточная Азия, КНР, логистические маршруты, транспортный коридор, Один пояс и один путь, внешняя торговля, трансграничная торговля, международные перевозки

**THE CURRENT STATE AND PROBLEMS
OF THE DEVELOPMENT
OF TRANSBOUNDARY LOGISTICS
ROUTES IN NORTH-EAST ASIA**

The article analyzes the current state and problems of the development of transboundary logistics routes passing through the North-East and North of the PRC, in the context of creating an economic corridor China – Mongolia – Russia. It is noted that the development of the analyzed transport routes in North-East Asia is constrained by the conditions of the external integration environment, the presence of «bottlenecks» in the infrastructure and imperfection of the transport hubs system.

North-East Asia, PRC, logistic routes, transport corridor, One Belt and One Road, foreign trade, transboundary trade, international transportation

Введение

Северо-Восточная Азия (СВА) с огромной площадью территории и богатыми ресурсами является одним из самых активно развивающихся субрегионов мира.

В 2002 г. японский Институт экономических исследований стран Северо-Восточной Азии (The Economic Research Institute for Northeast Asia) предложил¹ создать девять транспортных коридоров в Северо-Восточной Азии, включая Суйфэньхэ и Туманган [13].

Инициатива «Один пояс и один путь»², выдвинутая Китаем в 2013 г., направлена на строительство экономического коридора Китай – Монголия – Россия (далее – Экономический коридор) и международного транспортного коридора «Новый Евразийский сухопутный мост», создание «Морского Шёлкового пути XXI века» [8], активное развитие экономического партнёрства стран на основе общих интересов и ответственности.

В 2019 г. правительство Республики Корея официально предложило концепцию экономического сотрудничества в области железнодорожного машиностроения Северо-Восточной Азии [4], включая восстановление железнодорожного сообщения между Республикой Корея и КНДР, соединяющего железнодорожную систему Корейского полуострова с северо-восточной железной дорогой Китая и Транссибирской железнодорожной магистралью России. Это послужит развитию потенциала экономического сотрудничества между шестью странами СВА (КНР, Японией, РФ, Республикой Корея, КНДР, Монголией).

В данной статье выполнен анализ масштабов и динамики трансграничной торговли стран СВА; дана характеристика основных направлений и маршрутов трансграничного торгового взаимодействия государств через Северо-Восток и Север Китая с точки зрения создания Экономического коридора; выделены проблемы, сдерживающие развитие трансграничных логистических маршрутов.

Масштабы и динамика трансграничной торговли

В 2019 г. совокупный объём ВВП по шести странам СВА превысил 23 трлн долларов США, что составляет более ¼ мирового ВВП. Общая численность населения превышает 1,6 млрд человек. Средний ВВП на душу населения по совокупности рассматриваемых стран достиг 16,4 тыс. долларов, что выше среднемирового уровня (11,5 тыс. долларов³) (*рис.*). С 2010 г. второе место в мире по макроэкономическим показателям занимает КНР [4]. С 2013 г., когда была выдвинута инициатива «Один пояс и один путь», по 2019 г. среднегодовой темп прироста ВВП на душу населения Китая достиг 8,39%⁴.

Уровень экономического развития рассматриваемых стран различается, но каждая из них имеет свои сильные стороны в области технологий, капитала, рабочей силы, энергетики, промышленности и пр. Например, в экономике Китая сформированы относительно полные

¹ Концепция транспортных коридоров Северо-Восточной Азии. URL: <https://www.erina.or.jp/en/wp-content/uploads/2014/11/bl1-r1.pdf> (дата обращения: сентябрь 2021).

² Action Plan on the Belt and Road Initiative. URL: http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm (дата обращения: сентябрь 2021).

³ 2019 nian fada guojia gongxian quanqiu GDP zongliangde 60% (На развитие страны приходится 60% мирового ВВП в 2019 году). URL: https://www.sohu.com/a/364554245_509358 (дата обращения: сентябрь 2021). (на кит. яз.)

⁴ 2019 Zhongguo jumin xiaofei baogao: 2013–2019 nina renjun GDP nianjun zengsu da 8,39% (Отчёт о потреблении населения Китая за 2019 год: среднегодовой темп прироста ВВП на душу населения достиг 8,39% в 2013–2019 гг.). URL: <http://vt.sina.com.cn/news/report/2019-12-29/doc-iihnzakh0745236.shtml> (дата обращения: сентябрь 2021). (на кит. яз.)

кластеры в различных отраслях обрабатывающей промышленности. Монголия и КНДР имеют развивающиеся рынки с богатыми ресурсами. Япония и Республика Корея прошли этап индустриализации ранее других стран СВА и поэтому во многих цепочках поставок занимают позицию с высокой добавленной стоимостью. Таким образом, страны субрегиона имеют определённый потенциал социально-экономического развития.

Рис. ВВП по странам СВА в 2019 г.

Источник: составлено по: [5].

С 2013 г., когда была выдвинута инициатива «Один пояс и один путь», взаимная торговля между странами СВА и странами, расположенными вдоль Экономического коридора, быстро развивается.

Масштабы внешней торговли Китая со странами Северо-Восточной Азии быстро увеличиваются: в 2019 г. совокупный оборот со странами субрегиона превысил 700 млрд долларов (это почти 20% всего внешнеторгового оборота страны). Самыми быстрыми темпами развивается внешняя торговля Китая с Монголией и Россией. В целом за период 2013–2019 гг. внешнеторговый оборот Китая с Россией увеличился почти на 25% (с 89,2 до 110,8 млрд долларов), а с Монголией – почти на 35% (с 6,1 до 8,2 млрд долларов) [10; 12]. В 2019 г. объём китайско-российской внешней торговли превысил 100 млрд долларов, а оборот Китая с Монголией приблизился к 9 млрд долларов. Совокупный объём внешней торговли Китая с Японией и Республикой Корея достиг 600 млрд долларов (*табл.*).

Помимо стремительного развития внешней торговли между Китаем, Монголией и Россией, быстро развиваются торговые взаимодействия между Китаем и странами Европы, а также между Японией, Республикой Корея, Монголией, Россией и другими европейскими странами.

В 2020 г. под влиянием пандемии новой коронавирусной инфекции (COVID-19) Китай впервые «заменил» США в качестве крупнейшего торгового партнёра Европейского союза (ЕС). Объём внешней торговли Китая со странами ЕС достиг 64,5 млрд долларов, прирост товарооборота составил почти 16% по сравнению с 2013 г. (55,9 млрд долларов) [3].

Таблица

Показатели внешней торговли КНР со странами СВА в 2019 г., млрд долларов

Страна	Оборот	Экспорт	Импорт
Япония	315,0	143,2	171,8
Республика Корея	284,5	111,0	173,6
РФ	110,8	49,7	61,1
Монголия	8,9	2,1	6,8
КНДР	2,8	2,6	0,2

Источник: составлено по: Zhongguo maoyi waijing tongji nianjian 2020 (Статистический ежегодник торговли и внешней экономики КНР 2020). Beijing: Zhongguo tongji chubanshe, 2020. (на кит. яз.)

Япония является седьмым партнёром ЕС (до выхода из объединения Великобритании) по объёму внешнеторгового оборота. Стороны достигли соглашения о свободной торговле в июле 2018 г. и пообещали отменить 99% тарифов¹. С момента вступления соглашения в силу рост объёмов импорта и экспорта обеих сторон ускорился.

Страны ЕС являются третьим по величине экспортным рынком для Республики Корея. С 2011 г. соглашение о свободной торговле между сторонами действовало на экспериментальной основе и официально вступило в силу в декабре 2015 г. С момента вступления соглашения в силу объём двусторонней торговли вырос примерно на 5% [6].

Внешнеторговый оборот между Россией и Японией растёт с 2016 г. В 2017 и 2018 г. объём двусторонней торговли увеличился на 14 и 18% соответственно, но из-за сокращения российского экспорта в Японию в 2019 г. сократился на 4,5% [9].

Современное состояние трансграничных логистических маршрутов

С точки зрения создания Экономического коридора трансграничная торговля через Северо-Восток и Север Китая в основном ведётся по трём направлениям.

Первое направление – с Северо-Востока / Севера Китая в Монголию, Россию и Европу. Благодаря постоянному совершенствованию сети международных автомобильных дорог и поездов по маршруту Китай – Европа автомобильные и железнодорожные перевозки в этом направлении быстро развиваются. Что касается товарной структуры грузоперевозок, то к основным группам импортируемых и экспортируемых товаров относятся минеральные продукты, древесина и изделия из дерева, механические и электрические изделия, автозапчасти, продукты животноводства и пр.

Второе направление – из южных прибрежных провинций Китая в Монголию, Россию и Европу. В этом направлении в основном осуществляются комбинированные перевозки грузов по суше и морю. Сухопутный маршрут – это железная дорога и шоссе, соединяющие Монголию, Россию и другие европейские страны. Морской путь – это перевозки из дельты Жемчужной реки, через дельту реки Янцзы и Бохайское море. Эти два маршрута соединяются в портах

¹ Oumeng he giben qian zima xieding goujian shijie zuida maoyi kaifaqu, chengnuo quxiao 99% guanshui (ЕС и Япония подписывают соглашение о свободной торговле для создания крупнейшей в мире зоны открытой торговли и обещают отменить 99% тарифов). URL: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1606249389581499599&wfr=spider&for=p> (дата обращения: сентябрь 2021). (на кит. яз.)

Тяньцзинь, Далянь и Инкоу. Основные группы импортируемых и экспортируемых товаров – минеральные продукты, механическая и электрическая продукция, текстиль и текстильные изделия, мебель и игрушки, товары лёгкой промышленности и пр.

Третье направление – из Японии и Республики Корея в Монголию, Россию и Европу. В этом направлении осуществляются в основном комбинированные грузоперевозки морским / наземным транспортом. По сравнению с грузоперевозками морским транспортом общая протяжённость пути и сроки транспортировки грузов по трансграничным маршрутам из Японии, Республики Корея через Северо-Восток Китая в Монголию, Россию и Европу значительно меньше, что существенно для трансграничных перевозок товаров с высокой добавленной стоимостью или строгими требованиями по соблюдению сроков поставки. Например, время в пути контейнерного поезда «Самсунг» («Самсунг Групп»; Samsung Group) из порта Далянь в Калужскую область России составляет 9 дней. Перевозка грузов железнодорожным транспортом экономит $\frac{2}{3}$ времени доставки по сравнению с морским транспортом [11] и имеет огромный потенциал развития. В дальнейшем часть грузоперевозок морским транспортом будет замещена перевозками по железной дороге.

В СВА функционирует множество международных транспортных маршрутов. С точки зрения создания Экономического коридора следует сфокусировать внимание на трёх маршрутах в рамках вышеупомянутых направлений.

Маршрут Суйфэньхэ – Маньчжурия – Россия – Европа. Существующие транспортные линии от Суйфэньхэ до Маньчжурии на территории КНР включают национальную магистральную железную дорогу Суйфэньхэ – Маньчжурия, национальную скоростную автомагистраль Суйфэньхэ – Маньчжурия, а также национальную автомагистраль 301 и другие обычные магистральные дороги. Скоростные и обычные магистральные дороги уже соединены в приграничные пункты. Суйфэньхэ связан с портом Владивосток (Россия) железнодорожным и автомобильным транспортом, образуя на восточном направлении международный транспортный коридор – «Приморье-1». Маньчжурия связана с Европой на западном направлении по железной дороге: Транссибу.

Маршрут Далянь / Инкоу – Харбин – Маньчжурия – Россия – Европа. Порты Далянь и Инкоу – главные прибрежные порты Северо-Востока Китая. Далянь является центром судоходства в СВА и важным транспортным узлом в организации комбинированных перевозок морским / наземным транспортом. Действующие транспортные маршруты из Даляня / Инкоу в Харбин включают национальную магистральную железную дорогу Харбин – Далянь; национальные скоростные автомагистрали Пекин – Харбин и Шэньян – Хайкоу; обычные магистральные дороги, такие как национальные автомагистрали 202 и 102. Кроме того, порты Далянь / Инкоу через Харбин соединяются с маршрутом Суйфэньхэ – Маньчжурия – Россия – Европа.

Маршрут Тяньцзинь – Эренхот – Монголия – Россия – Европа. Порт Тяньцзинь – международный центр судоходства на севере Китая и важный транспортный узел в организации комбинированных перевозок морским / наземным транспортом. Функционирующие транспортные маршруты из Тяньцзиня до Эренхота включают национальные железнодорожные магистрали Пекин – Шанхайгуань и Цзинин – Эренхот; национальную скоростную автомагистраль Пекин – Тяньцзинь; скоростные автомагистрали Пекин – Синьцзян и Эренхот – Гуанчжоу; обычные магистральные дороги, такие как национальные автомагистрали 110 и 208. Из Эренхота грузы следуют по железной дороге (Транссибу) в Европу.

Данные маршруты являются важными транспортными каналами Экономического коридора. В настоящее время построены железнодорожные магистрали, скоростные дороги и

обычные магистральные дороги, а условия сообщения на внутренних участках стран лучше, чем на международных.

Что касается структуры трансграничных грузовых перевозок по видам транспорта, то, согласно таможенной статистике, между Китаем, Японией и Республикой Корея в основном осуществляются перевозки морским / воздушным транспортом. Около 97% грузовых перевозок между Китаем и Монголией осуществляется автомобильным и железнодорожным транспортом, 50% грузов между Китаем и Россией транспортируется морем, 30% – железнодорожным и автомобильным транспортом, а остальная часть перевозок осуществляется по трубопроводам. Северо-Восток (включая провинции Хэйлунцзян, Цилинь и Ляонин) и Север Китая (включая города Пекин и Тяньцзинь; провинции Хэбэй и Шаньси; автономный район Внутренняя Монголия) относительно близки к России, и внешняя торговля данных регионов страны в основном осуществляется железнодорожным и автомобильным транспортом [7].

Что касается международных автомобильных перевозок между Китаем, Монголией и Россией, то в рамках серии двусторонних и многосторонних транспортных соглашений их объём также постепенно растёт. Монголия и РФ подписали двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении с КНР в 1991 и 1992 г.¹ соответственно. Они были первыми соседними странами, установившими отношения с Китаем в области международных автомобильных перевозок. За 20 лет между Китаем и Монголией, Китаем и Россией были открыты 21 и 74 международных автомобильных маршрута соответственно².

В августе 2016 г. в порту Тяньцзинь были запущены пробные международные автомобильные грузоперевозки через Улан-Батор (Монголия) в Улан-Удэ (РФ). Общая протяжённость пути составляет около 2 150 км, срок транспортировки грузов – 7 дней, что способствует увеличению объёма транзитных автомобильных перевозок между странами и гарантирует авто-транспортные услуги при создании Экономического коридора.

В июле 2016 г. Китай стал 70-й стороной, подписавшей Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки международных дорожных перевозок³ (Конвенция МДП; Customs Convention on the International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets), что значительно повысило эффективность международных автомобильных перевозок по стране⁴. В мае 2018 г. открылись шесть пилотных транспортных портов Китая для одновременного приёма грузов с применением процедуры МДП. С июня 2019 г. все приграничные порты страны принимают грузы с применением данной процедуры. КНР и РФ совместно инициировали пробную эксплуатацию нового китайско-российского международного автомобильного маршрута из Даляня в Новосибирск [1].

¹ Международное соглашение от 18 декабря 1992 г. «Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении» прекратило своё действие в связи со вступлением в силу Международного соглашения от 8 июня 2018 г. «Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении». URL: <https://docs.cntd.ru/document/551113175?section=text> (дата обращения: сентябрь 2021).

² Zhongmenge xieshou kaizhan guoji daolu huoyun shiyunxing huodong (Китай, Монголия и Россия объединяют усилия для проведения пробных международных автомобильных грузовых перевозок). URL: http://www.ccpit.org/Contents/Channel_4117/2016/0824/686290/content_686290.htm (дата обращения: сентябрь 2021). (на кит. яз.)

³ Legal Instruments in the Field of Transport. URL: <https://unece.org/legal-instruments-field-transport-28> (дата обращения: сентябрь 2021).

⁴ Zhongguo haiguan yu jiaotong yunshbu gongtong juban zhongguo TIR yunshu qidong yishi (Китайская таможня и Министерство транспорта совместно провели церемонию запуска перевозок по упрощённой транзитной системе для международных дорожных перевозок МДП). URL: https://www.sohu.com/a/232256139_681723 (дата обращения: сентябрь 2021). (на кит. яз.)

Внешняя торговля между Китаем и странами Европы в основном осуществляется морским транспортом, но с быстрым увеличением количества грузовых поездов по маршруту Китай – Европа объём грузоперевозок наземным транспортом с северо-востока и севера Китая в Европу также быстро растёт.

В целом трансграничные железнодорожные перевозки, в том числе по маршруту Китай – Европа, в последние годы быстро развиваются. Грузы, перевозимые по железной дороге, в основном включают уголь, руду, древесину, сталь и другие товары. Важную роль в структуре трансграничных перевозок играют перевозки грузов в контейнерах. С тех пор как в 2011 г. из Чунцина был отправлен первый контейнерный поезд в Европу, на конец октября 2019 г. общее количество поездов, отправленных по маршруту Китай – Европа (в более чем 50 городов), приблизилось к 20 тыс.¹ Важными транспортными узлами в организации перевозок являются Эренхот и Маньчжурия, через которые по маршруту Китай – Европа проходит более 50% общего количества поездов, следующих по территории страны².

Перевозки грузов между Японией, Республикой Корея, Монголией, Россией и другими европейскими странами в основном осуществляются морем. Однако в последние годы быстро увеличиваются грузоперевозки наземным транспортом через Северо-Восток и Север Китая в Монголию, Россию и Европу, в том числе контейнерные перевозки по транспортному коридору Ляонин – Маньчжурия – Европа (из Даляня через Харбин и Маньчжурию в Европу).

Проблемы развития трансграничных логистических маршрутов

Судя по технико-эксплуатационным характеристикам железных и автомобильных дорог в настоящее время, трансграничные логистические маршруты в Северо-Восточной Азии в основном сформированы, однако, существует ряд проблем, сдерживающий их развитие.

Во-первых, «узкие места» в инфраструктуре. Например, железные дороги в Китае в основном национальные магистральные и двухпутные, железные дороги в Монголии и России в основном однопутные, причём с устаревшими мощностями и низкой пропускной способностью. Кроме того, различается ширина колеи. Стандартная ширина колеи железной дороги используется в Китае и странах Европы, а широкую колею имеют дороги в Монголии и России. Также при трансграничных перевозках требуется перегрузка грузов в пунктах пропуска, но пропускная способность перегрузочной станции и технические условия не соответствуют стремительному росту грузооборота.

Автомобильные дороги в Китае достигли высокого уровня. Основные порты связаны с магистральными железными дорогами, скоростными и обычными автомагистралями. Однако автодороги в пункты пропуска в Монголии и России в основном находятся в неудовлетворительном состоянии и имеют низкую пропускную способность.

Во-вторых, внешняя интеграционная среда. Двусторонние и многосторонние транспортные соглашения между Китаем, Монголией и Россией, а также другими странами в рамках создания Экономического коридора нуждаются в быстрой реализации. Кроме того, в дальнейшем улучшении нуждаются механизмы взаимодействия таможенных органов и других органов

¹ Guojia fagaiwei: zhongou banlie lei ji kaixing shuliang yijing 2wanlie (Национальная комиссия по развитию и реформам: общее количество поездов Китай – Европа достигло почти 20 тысяч). URL: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1650264170080361980&wfr=spider&for=pc> (дата обращения: сентябрь 2021). (на кит. яз.)

² Neimenggu yijiancheng 18ge kaifang kouan, zhongou banlie zhan quanguo jinyiban (Во Внутренней Монголии построено 18 открытых портов, а поезда China – Europe Express составляют почти половину общего количества поездов, следующих по территории страны). URL: <http://news.eastday.com/eastday/13news/auto/news/china/20190621/u7ai8644266.html> (дата обращения: сентябрь 2021). (на кит. яз.)

государственного контроля в пунктах пропуска. Постоянного совершенствования в сторону упрощения требуют процедуры таможенного оформления. На данном этапе время пребывания железнодорожных грузов в пунктах пропуска составляет около 30% общего времени транспортировки [2]. В связи с этим отстаёт развитие логистических информационных платформ, особенно международных.

В-третьих, несовершенная система транспортных узлов. В настоящее время строительство внутренних транспортных узлов не носит систематического характера; сеть сбора, распределения и транзита в прибрежных портах несовершенна; эффективность мультимодальных перевозок во внутренних транспортных узлах невысока, а количество комплексных сервисных функций, таких как таможенное оформление, недостаточно. Рынок грузоперевозок находится в относительно фрагментированном состоянии, и имеется недостаточно крупных транспортных узлов, обеспечивающих процессы организации международных перевозок. Возможности действующих узлов по интеграции ресурсов ограничены, а логистическая агрегация неполная, что затрудняет формирование эффективной международной логистической системы.

Заключение

Формирование и устойчивое функционирование международных транспортных маршрутов зависят от природных географических условий и экономических факторов, ограничиваются политическими и экономическими системами различных стран, а также условиями международного и регионального сотрудничества. В последние годы в мире продолжают усиливаться тенденции односторонности, протекционизма и антиглобализации, что сказывается на принципах многосторонности и свободной торговли, а также в определённой степени – на развитии всестороннего сотрудничества в Северо-Восточной Азии. Глобальный мир претерпевает серьёзные изменения, невиданные за столетие: меняется международная система управления и порядка. Тем не менее беспрепятственные и удобные маршруты международных перевозок по-прежнему являются основой внешнеторгового сотрудничества, способствуя реализации взаимовыгодного и согласованного развития экономики субрегиона.

В связи с реализацией инициативы «Один пояс и один путь» и ускорением строительства транспортной системы КНР международное сотрудничество в Северо-Восточной Азии в сфере транспорта и логистики будет только укрепляться, а спрос на трансграничные грузоперевозки непрерывно расти. Совершенствование трансграничных логистических маршрутов и международной системы логистических услуг в Северо-Восточной Азии, развитие комбинированных международных перевозок, интеграция транспорта в глобальные производственные цепочки и цепочки поставок – всё это будет в центре постоянного внимания в будущем.

Список литературы

1. Cui S. Jiaotong yunsh zhicheng dongbei diqu dazao mianxiang dongbeiya kaifang xinshuniu de sikao (Мысли о транспортной поддержке Северо-Восточного региона для создания нового узла для выхода в Северо-Восточную Азию) // Zonghe yunsh [Комплексный транспорт]. 2017. № 11. С. 5–8. (на кит. яз.)
2. Dong Q.L. Xin ouya daluqiao wuliu yitihua mianlinde wenti (Проблемы логистической интеграции по международному транспортному коридору «Новый Евразийский сухопутный мост») // Jingji liaowang [Экономический прогноз]. 2018. № 9. С. 34–38. (на кит. яз.)
3. Feng D.F. Zhongguo cheng oumeng zuida maoyi huoban, quanqiu maoyi geju mianlin tiaozheng (Китай стал крупнейшим торговым партнёром ЕС, структура мировой торговли претерпевает корректировки) // Zhongguo waizi [Иностранные инвестиции КНР]. 2021. № 5. С. 36–37. (на кит. яз.)

4. *Feng X., Jiang S.S.* Dongbeiya quyunei maoyi bianlihua tisheng de jingji xiaoying fenxi (Анализ экономического эффекта от содействия развитию торговли в Северо-Восточной Азии) // *Caijing wenti yanjiu* [Исследования по финансовым вопросам]. 2020. № 12. С. 134–143 (на кит. яз.)
5. *Guan Q.* Zhongguo jingji fazhan yu dongbeiya jingji hezuo de yiyi (Экономическое развитие КНР и значение экономического сотрудничества КНР со странами СВА) // *Renmin Luntan* (Народный форум). 2020. № 18. С. 82–89. (на кит. яз.)
6. *Huang Y.R., Bin J.C., Fang H.* Jinkouguo maoyi bianlihua dui cujin zhongguo nongchanpin chukou de yingxiang xiaoying – jiyu meiguo, riben, hanguo ji oumeng 25guo de shizheng fenxi (Влияние упрощения процедур торговли между странами-импортёрами на продвижение сельскохозяйственного экспорта Китая: эмпирический анализ на основе данных США, Японии, Южной Кореи и 25 стран ЕС) // *Caijing lilun yu shijian* [Финансовая теория и практика]. 2020. № 5. С. 119–125. (на кит. яз.)
7. *Ren F.Z.* Zhongguo dongbei canyu dongbeiya quyu jingji hezuo tanxi (Анализ участия Северо-Востока Китая в региональном экономическом сотрудничестве в Северо-Восточной Азии) // *Shidai jingmao* [Экономика и торговля нашего времени]. 2021. № 3. С. 17–19. (на кит. яз.)
8. *Sun X.J.* Dongbeiya lulu kuajing wuliu tongdao de fazhan xianzhuang yu qianjing (Состояние и перспективы развития наземных трансграничных логистических каналов в Северо-Восточной Азии) // *Gonglu* [Автомобильные дороги]. 2021. № 4. С. 211–219. (на кит. яз.)
9. *Wang C., Liu J.H.* Eluosi yu dongbeiya wuguo maoyi tezheng ji zhongguo de zhanlue xuanze (Особенности торговли между Россией и пятью странами Северо-Восточной Азии и стратегический выбор Китая) // *Ouya jingji* [Евразийская экономика]. 2021. № 2. С. 40–65. (на кит. яз.)
10. *Xu Y.M., Li X.Y.* Tisheng zhonghe liangguo maoyi bianlihua shuiping yanjiu (Исследование по повышению уровня упрощения процедур торговли между Китаем и Россией) // *Lilun tantao* [Теоретическая дискуссия]. 2021. № 4. С. 102–107. (на кит. яз.)
11. *Yang X.F., Chen W.L.* «Liaomanou» zonghe yunshu datongdao fazhan duice (Меры противодействия развитию комплексного транспортного коридора «Ляонин – Маньчжурия – Европа») // *Jiaotong qiye guanli* [Управление транспортным предприятием]. 2016. № 8. С. 6–9. (на кит. яз.)
12. *Zhang X.J.* Zhongmenge jingji zoulang jianshezhong de maoyi changtong wenti ji duice (Проблемы и меры противодействия незаблокированной торговле при строительстве экономического коридора Китай – Монголия – Россия) // *Haerbin gongye daxue xuebao* (Shehu kexueban) [Вестник Харбинского технологического института (издание по общественным наукам)]. 2021. № 2. С. 154–160. (на кит. яз.)
13. *Zhao R.Y., Feng J.C.* Dongbeiya jiaotong wuliu hezuo kuangjia yanjiu (Исследование сотрудничества в области транспорта и логистики в Северо-Восточной Азии) // *Dongbeiya luntan* [Форум Северо-Восточной Азии]. 2007. № 6. С. 31–35. (на кит. яз.)

References

1. Cui S. Jiaotong yunsh zhicheng dongbei diqu dazao mianxiang dongbeiya kaifang xinshuniu de sikao (Thoughts on Transportation Supporting Northeast China to Build a New Hub for Opening North-East Asia). *Zonghe yunsh* [Integrated Transportation]. 2017. No. 11. Pp. 5–8. (In Chinese)
2. Dong Q.L. Xin ouya daluqiao wuliu yitihua mianlinde wenti (The Problems Facing the Logistics Integration on the International Transport Corridor «New Eurasian Land Bridge»). *Jingji liaowang* [Economic Outlook]. 2018. No. 9. Pp. 34–38. (In Chinese)
3. Feng D.F. Zhongguo cheng oumeng zuida maoyi huoban, quanqiu maoyi geju mianlin tiaozheng (China Has Become the EU's Largest Trading Partner: The Global Trade Pattern is Facing Adjustments). *Zhongguo waizi* [Chinese Foreign Investment]. 2021. No. 5. Pp. 36–37. (In Chinese)
4. Feng X., Jiang S.S. Dongbeiya quyunei maoyi bianlihua tisheng de jingji xiaoying fenxi (An Analysis of the Economic Effect of the Promotion of Trade Facilitation in North-East Asia). *Caijing wenti yanjiu* [Financial Issues]. 2020. No. 12. Pp. 134–143. (In Chinese)

5. Guan Q. Zhongguo jingji fazhan yu dongbeiya jingji hezuo de yiyi (Economic Development of the PRC and the Importance of Economic Cooperation Between the PRC and the Countries North-East Asia). *Renmin Luntan* (People's Forum). 2020. No. 18. Pp. 82–89. (In Chinese)
6. Huang Y.R., Bin J.C., Fang H. Jinkouguo maoyi bianlihua dui cujin zhongguo nongchanpin chukou de yingxiang xiaoying – jiyu meiguo, riben, hanguo ji oumeng 25guo de shizheng fenxi (The Effect of Importing Countries' Trade Facilitation on the Promotion of China's Agricultural Exports: Empirical Analysis Based on the United States Data, Japan, South Korea and the 25 EU Countries). *Caijing lilun yu shijian* [Finance Theory and Practice]. 2020. No. 5. Pp. 119–125. (In Chinese)
7. Ren F.Z. Zhongguo dongbei canyu dongbeiya quyu jingji hezuo tanxi (Analysis on Northeast China's Participation in North-East Asia Regional Economic Cooperation). *Shidai jingmao* [Times Economics and Trade]. 2021. No. 3. Pp. 17–19. (In Chinese)
8. Sun X.J. Dongbeiya lulu kuajing wuliu tongdao de fazhan xianzhuang yu qianjing (The Status Quo and Prospect of the Development of Land Cross-Border Logistic Channels in North-East Asia). *Gonglu* [Highway]. 2021. No. 4. Pp. 211–219. (In Chinese)
9. Wang C., Liu J.H. Eluosi yu dongbeiya wuguo maoyi tezheng ji zhongguo de zhanlue xuanze (The Trade Features Between Russia and the Five Countries in North-East Asia and China's Strategic Choices). *Ouya jingji* [Eurasian Economy]. 2021. No. 2. Pp. 40–65. (In Chinese)
10. Xu Y.M., Li X.Y. Tisheng zhonghe liangguo maoyi bianlihua shuiping yanjiu (Research on Improving the Level of Trade Facilitation Between China and Russia). *Lilun tantao* [Theoretical Discussion]. 2021. No. 4. Pp. 102–107. (In Chinese)
11. Yang X.F., Chen W.L. «Liaomanou» zonghe yunshu datongdao fazhan duice (Countermeasures for the Development of the «Liaoning – Manchuria – Europe» Comprehensive Transportation Corridor). *Jiaotong qiye guanli* [Transportation Enterprise Management]. 2016. No. 8. Pp. 6–9. (In Chinese)
12. Zhang X.J. Zhongmenge jingji zoulang jianshezhong de maoyi changtong wenti ji duice (Problems and Countermeasures of Unimpeded Trade in the Construction of China – Mongolia – Russia Economic Corridor). *Haerbin gongye daxue xuebao (shehui kexueban)* [Journal of Harbin Institute of Technology (Social Science Edition)]. 2021. No. 2. Pp. 154–160. (In Chinese)
13. Zhao R.Y., Feng J.C. Dongbeiya jiaotong wuliu hezuo kuangjia yanjiu (Research on the Framework of Transportation and Logistics Cooperation in North-East Asia). *Dongbeiya luntan* [North-East Asia Forum]. 2007. No. 6. Pp. 31–35. (In Chinese)

■ ■ ■
Для цитирования:

Чэнь Цюцзе. Современное состояние и проблемы развития трансграничных логистических маршрутов в Северо-Восточной Азии // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 5. С. 18–27. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.5.18>

For citing:

Chen Qiujie. The Current State and Problems of the Development of Transboundary Logistics Routes in North-East Asia. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 5. Pp. 18–27. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.5.18> (In Russian)