

А.Р. Неустроева

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ

Аннотация. Статья анализирует тенденции развития глобальных контейнерных перевозок, а также проблемы и перспективы контейнерооборота между Россией и Китаем. При этом анализ глобальных тенденций развития контейнерных перевозок в условиях нестабильной военно-политической обстановки в мире свидетельствует о том, что эти тенденции негативно сказываются на китайских и международных компаниях, занимающихся контейнерными перевозками в тех регионах мира, где обстановка отличается особой остротой. Особенно это касается ситуации в Красном море, являющемся важной частью морского грузового коридора, связывающего Европу и Азию. Ввиду этого китайские и международные компании вынуждены искать маршруты в обход таких акваторий, тратить больше средств на фрахт судов и наращивать транспортные тарифы.

Исследование состояния контейнерных перевозок показывает, что Китай является лидером в этой сфере. Это подтверждается индексом связанности линейного судоходства, согласно которому он возглавляет список стран — контейнерных перевозчиков. Этому способствует строительство в Китае интеллектуальных портов, которые оптимизируют процессы контейнерных перевозок. Помимо этого, Китай освоил ключевые технологии в области проектирования, строительства, производства оборудования и оперативного управления автоматизированными контейнерными терминалами. В портах КНР введено в эксплуатацию интеллектуальное транспортное оборудо-

дование и беспилотные управляемые транспортные средства с поддержкой мобильной связи формата 5G.

Экономические санкции в отношении к РФ со стороны западных стран, а также недостаточность российско-китайской приграничной инфраструктуры оказывают негативное влияние на объем контейнерных перевозок между Китаем и Россией. Тем не менее, перспективы этой отрасли остаются благоприятными благодаря запланированному росту инвестирования в развитие восточного полигона Транссибирской магистрали, модернизации северных и дальневосточных портов России, а также внедрению цифровых технологий в перевозочный процесс. Развитие Северного морского пути, совершенствование и увеличение числа российских атомных ледоколов также открывают новые возможности для улучшения логистики и сокращения сроков доставки контейнеров из Китая, России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона в страны Европы.

Ключевые слова: Россия, Китай, контейнерные перевозки, ставки фрахта, интеллектуальные порты, Транссибирская магистраль, Северный морской путь.

Автор: Неустроева Анастасия Рудольфовна, менеджер по продажам ООО «АЗИЯ ТРАНС» (адрес: г. Санкт-Петербург, ул. Верейская 16, офис 315). E-mail: nuh.081@gmail.com

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: Неустроева А.Р. Проблемы и перспективы развития контейнерных перевозок между Россией и Китаем // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2025. Вып. 30. № 30. С. 370—382. DOI: 10.48647/ICCA.2025.73.99.024.

A. R. Neustroeva

Problems and prospects for the development of container transportation between Russia and China

Abstract. The article analyzes the trends in the development of global container transportation, as well as the problems and prospects of container turnover between Russia and China. At the same time, the analysis of global trends in the development of container transportation in the context of an unstable military and political situation in the world shows that they have a negative impact on Chinese and international companies engaged in container transportation in those regions of the world where the situation is particularly acute. This is especially true for the situation in the Red Sea, which is an important part of the sea cargo corridor connecting Europe and Asia. In view of this, Chinese and international companies are forced to look for routes around such waters, spend more money on ship chartering and increase transport tariffs.

A study of the state of container transportation shows that China is the leader in this area. This is confirmed by the liner shipping connectivity index, according to which it tops the list of container carrier countries. This is facilitated by the construction of smart ports in China, which optimize container transportation processes. In addition, China has mastered key technologies in the design, construction, production of equipment and operational management of automated container terminals. Intelligent transport equipment and unmanned controlled vehicles with 5G mobile communications support have been put into operation in Chinese ports.

Economic sanctions against the Russian Federation by Western countries, as well as the inadequacy of the Russian-Chinese border infrastructure, have a negative impact on the volume of container transportation between China and Russia. Nevertheless, the prospects for this industry remain favorable due to the planned increase in investment in the development of the eastern section of the Trans-Siberian Railway, the modernization of the northern and Far Eastern ports of Russia, as well as the introduction of digital technologies in the transportation process. The development of the Northern Sea Route, the improvement and increase in the number of Russian nuclear icebreakers also open up new opportunities for improving logistics and reducing the delivery time of containers from China, Russia and the countries of the Asia-Pacific region to European countries.

Keywords: Russia, China, container shipping, freight rates, smart ports, Trans-Siberian Railway, Northern Sea Route.

Author: Anastasiia R. NEUSTROEVA, Sales Manager, AZIA TRANS LLC (address: st. Vereyskaya 16, office 315, St. Petersburg, Russian Federation). E-mail: nuh.081@gmail.com

Conflict of interests. The author declares that there is no conflict of interest.

For citation: Neustroeva A.R. (2025). Problemy i perspektivy razvitiya konteynernykh perevozok mezhdru Rossiyei i Kitayem [Problems and prospects for the development of container transportation between Russia and China], *Kitaj v mirovoj i regional'noj politike. Istoriya i sovremennost'* [China in World and Regional Politics. History and Modernity], 30(30): 370—382. (In Russian). DOI: 10.48647/ICCA.2025.73.99.024.

Анализ глобальных тенденций развития контейнерных перевозок

Согласно данным Международной палаты судоходства (International Chamber of Shipping/ICS), ведущей мировой судоходной организации, международная судоходная отрасль обслуживает около 90 % объема мировой торговли, при этом в международных морских перевозках участвуют более 50 тыс. торговых судов и контейнеро-

зов. Согласно докладу (опубликованному на веб-сайте Всемирного банка в июне 2024 г.), в 2023 г. количество судозаходов в ведущие контейнерные порты мира превысило 182 тыс.; было обработано около 381 млн контейнеров.

Это свидетельствует о том, что в современных условиях контейнерные перевозки являются важнейшей составляющей мировой логистики, обеспечивая быструю и надежную доставку товаров по всему миру.

Наибольшее распространение контейнерные перевозки получили в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), где темпы роста ВВП некоторых стран (от 4,5 до 5 % в год) значительно превышают среднемировой показатель, а также инновационное и высокотехнологичное развитие портовой инфраструктуры делают контейнеризацию ключевым фактором, способствующим резкому росту объемов региональной торговли.

В настоящее время Китай занимает 1-е место в мире по объему контейнерных перевозок, при этом объем его международных морских перевозок в 2024 г. составил почти треть от общемирового показателя. В Китае находятся восемь из десяти самых загруженных портов мира по грузообороту и семь из десяти ключевых портов мира по контейнерообороту.

В 2024 г. объем контейнерооборота порта Шанхай достиг 51,51 млн ед. (EU), что сделало его первым в мире портом, чей контейнерооборот превысил показатель в 50 млн ед. Это подтвердило положение Шанхайского порта как самого загруженного в мире, причем 15-й год подряд. Помимо этого, он уже пять лет подряд входит в тройку крупнейших портов мира. Порт обслуживает почти 350 международных маршрутов, которые связывают Шанхай с 700 портами в 200 странах, что позволяет ему сохранять мировое лидерство по связности портов уже в течение 13 лет.

В 2024 г. объем грузооборота порта Нинбо-Чжоушань (пров. Чжэцзян) превысил 1,37 млрд т, что позволило ему подтвердить 1-е место в мире по грузообороту, занимаемое уже 16-й год подряд. Через него проходит свыше 300 контейнерных маршрутов, соединяющих более 600 портов в свыше чем 200 странах. Порт также предлагает услуги интермодальных морских и железнодорожных перевозок, соединяя 67 административных единиц уровня префектур. В 2024 г. порт обработал более 1,8 млн контейнеров.

Руководство порта Циндао (пров. Шаньдун) заявило о достижении показателя грузооборота в 712 млн т и о контейнерообороте в 30,87 млн ед., что соответственно на 4,2 % и 7,3 % больше чем

в 2023 г. Ожидается, что к 2035 г. пропускная способность портов провинции Шаньдун достигнет 2 млрд т, а объем обработки контейнеров превысит 50 млн ед.

Анализируя глобальные тенденции развития контейнерных перевозок, эксперты из Шанхайского международного института судоходства (Shanghai International Shipping Institute) отмечают, что «в последние годы спрос на своевременную доставку грузов значительно вырос, особенно из-за сбоя в цепочке поставок, таких как кризис с перевозками в Красном море, из-за которого многим судам пришлось следовать более длительными обходными путями. Поэтому ведение в эксплуатацию прямых морских маршрутов между КНР и Европой является альтернативой и ценным дополнением к стимулированию торговли между Китаем и ЕС. При этом, следует отметить, что хотя прямые морские контейнерные перевозки обходятся дороже морских контейнерных перевозок с многочисленными заходами в порты (для дозагрузки, дозаправки топливом, водой и т. п.), они остаются более доступными и обеспечивают большую пропускную способность по сравнению с авиаперевозками и грузовыми поездами Китай—Европа. Поэтому долгие годы Китай является мировым лидером по индексу связанности линейного судоходства¹ (рис. 1).

Помимо Китая, активно развиваются контейнерные перевозки в странах Ассоциации стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН), особенно после введения в эксплуатацию Нового сухопутно-морского торгового коридора (International Land-Sea Trade Corridor/ILSTC) по маршруту Экономический круг Чэнду—Чунцин — порты залива Бэйбу (Бэйхай, Фанчэнган, Циньчжоу) — порты стран АСЕАН.

В 2024 г. порты залива Бэйбу обработали более 9,3 млн контейнеров, тем самым демонстрируя двузначный рост в течение восьми лет подряд и входя в число крупнейших прибрежных портов Китая. В начале 2025 г. порты залива были связаны 82 морскими маршрутами, включая 48 внешнеторговых маршрутов, охватывающих ключевые порты в Юго-Восточной и Северо-Восточной Азии.

Красное море является важной частью морского грузового коридора, связывающего Европу и Азию. Согласно отчету *Fitch Ratings*, около 60 % объема китайской торговли с Европой осуществляется

¹ Индекс связанности линейного судоходства определяет, насколько хорошо страны связаны с глобальными судоходными сетями. Он рассчитывается Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) на основе пяти компонентов сектора морского транспорта: количества судов, их контейнеровозности, максимального размера судна, количества услуг и числа компаний, которые размещают контейнеровозы в портах страны (прим. автора).

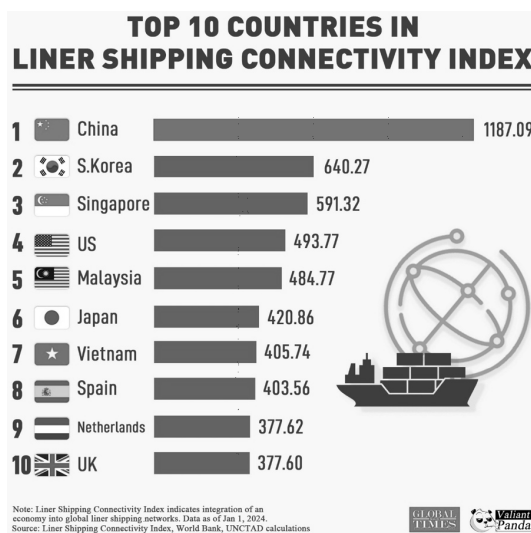


Рис. 1. Первая десятка стран мира по индексу связанности линейного судоходства (2024 г.).

Источник: Which country is most connected in global liner shipping networks? URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202412/1325238.shtml?id=11> (accessed: 19.01.2025).

транзитом через Суэцкий канал, который предполагает прохождение через Красное море. Йеменские хуситы с конца 2023 г. стали нападать на коммерческие суда, «связанные с Израилем и направляющиеся в Израиль», называя это актом солидарности с палестинцами в секторе Газа. В марте 2025 г. йеменская группировка хуситов объявила о возобновлении атак на израильские суда, проходящие через Красное море, Аравийское море, Баб-эль-Мандебский пролив и Аденский залив.

В ответ США, Израиль и другие страны активизировали военные действия против хуситов. Эскалация этого «асимметричного конфликта» негативно повлияла на ситуацию в Красном море и на юге Аравийского полуострова, причем кризис в Красном море продолжает углубляться и оказывает негативное влияние на мировое контейнерное судоходство: в период глобального экономического спада и повышенных рисков для международной торговли любое нарушение глобальных цепочек поставок отрицательно сказывается на экономиках стран, зависящих от судоходных маршрутов.

Еще одним негативным фактором, влияющим на мировое контейнерное судоходство, стало намерение президента США Д. Трампа

вернуть под контроль Вашингтона Панамский канал (через который проходит около 40 % всех контейнерных перевозок, поступающих в США). За период 2023—2025 гг. международное морское судоходство Китая пострадало из-за сбоев в работе основных каналов (Суэцкого и Панамского), что вызвало рост затрат на транзит контейнеров, а также сбой в глобальных цепочках поставок.

Все это побудило судоходные компании изменить традиционные маршруты, направив их через мыс Доброй Надежды в обход Суэцкого канала, что увеличило как протяженность морской транспортировки (с 6 тыс. до 10 тыс. км), так и сроки доставки. Чтобы снизить риски, несколько международных судоходных компаний объявили о приостановке судоходства по Красному морю. Они также заявили, что расходы на изменение маршрута привели к росту транспортных расходов и соответственно — к корректировке ставок фрахта. Например, французская судоходная компания CMA CGM с 15 января 2024 г. повысила тариф на услуги по перевозке контейнеров для всех типов грузов из Азии в Средиземноморье с 3 до 6 тыс. долл. за контейнер. До этого несколько судоходных компаний, включая датскую Maersk Line, немецкую Hapag-Lloyd AG и базирующуюся в Женеве Mediterranean Shipping Company SA, также объявили о введении с 1 января 2024 г. дополнительных сборов. Одновременно наблюдалось резкое увеличение заказов на строительство контейнеровозов, что в перспективе может привести к перенасыщению этого рынка.

Чтобы преодолеть негативные тенденции в контейнерных перевозках и повысить прозрачность цепочек поставок, современные порты внедряют автоматизированные системы управления грузопотоками и цифровые платформенные решения. Так, китайские порты разрабатывают высокотехнологичные решения для облегчения соответствующих проблем. В качестве примера можно привести порт Тяньцзинь, который оснащен мобильной связью формата 5G. На его портовом терминале контейнерные краны работают в автоматическом режиме, а беспилотные электрические контейнеровозы, оборудованные камерами слежения и радарами миллиметрового диапазона, под управлением китайской навигационной спутниковой системы *BeiDou* (Белая Медведица) без участия человека выбирают самый оптимальный маршрут перевозки контейнеров по портовой территории со скоростью до 35 км/час [Семенова Н.К., 2024].

Внедрение этих технологий принесло порту ощутимые выгоды. Если ранее для доставки контейнеров на площадку порта требовалось огромное количество контейнеровозов, что означало высокие затраты на привлечение водителей-специалистов, то в нынешние времена в

порту Тяньцзинь за счет внедрения инновационных технологий каждый кран без участия человека автоматически перемещает 39 контейнеров в час. Поэтому Тяньцзинь является одним из самых технологически развитых портов КНР.

Следует добавить, что в настоящее время в Китае построены 49 автоматизированных терминалов для контейнерных и навалочных грузов, в процессе строительства находятся 44 терминала — КНР является первой в мире страной по количеству уже построенных и строящихся интеллектуальных портовых терминалов.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что Китай успешно адаптируется к новым экономическим и логистическим реалиям глобальной экономики. Развитие мультимодальных перевозок, внедрение цифровых технологий и экологические инициативы формируют будущее контейнерных перевозок, создавая условия для их дальнейшего роста. При этом глобальные вызовы, включая экономические санкции и необходимость модернизации инфраструктуры, оказывают негативное влияние на интенсивность контейнерных перевозок между Россией и Китаем.

Существующие проблемы контейнерных перевозок между РФ и КНР

В 2024 г. объем товарооборота между Россией и Китаем составил 244,8 млрд долл., увеличившись на 1,96 % по сравнению с 2023 г. Тем не менее, в области контейнерных перевозок остаются проблемы, препятствующие эффективной логистике между этими государствами. К одной из них относится накопление китайских пустых контейнеров на территории России. Это приводит к операционным трудностям и увеличивает логистические расходы, поскольку для возврата порожних контейнеров требуются дополнительные затраты времени и средств.

Дополнительным препятствием стали сбои на пограничных железнодорожных переходах, таких как Забайкальск—Маньчжоули, Гродеково—Суйфэньхэ и Наушки—Эрэн-Хото, где регулярно фиксируются заторы и значительные задержки. Эти сложности обусловлены технической необходимостью перегруза вагонов на платформы иной ширины колеи из-за отличия в технических параметрах российской и китайской железнодорожных систем. Кроме того, ситуация осложняется несогласованностью таможенных и нормативных процедур РФ и КНР, включая сферу документационного сопровождения

и таможенного регулирования. При этом процесс пересечения границы сталкивается с многократным дублированием процедур, что приводит к дополнительным издержкам и увеличению времени простоя вагонов [Власова Н.В., 2024].

Другая проблема — дисбаланс в логистических потоках, связанный с неэффективным использованием контейнерного парка и приводящий к увеличению издержек. Дополнительным фактором, влияющим на удорожание перевозок, являются рост тарифов, дефицит контейнеров в Китае, рост страховых ставок и переход на расчеты в национальных валютах, что также вносит элемент неопределенности в процессы транспортировки. При этом рост объема грузоперевозок, переориентируемых с западных на восточные направления, приводит к перегрузке Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей.

Следует отметить и то, что в связи с глобальным потеплением в Арктике российский Северный морской путь (СМП), который в Китае называют «Ледовым Шелковым путем», стал привлекать внимание международных грузоперевозчиков, особенно китайских, так как он почти в 2 раза короче морского маршрута из стран АТР в страны Европы через Суэцкий канал. Это связано с тем, что протяженность маршрута транспортировки грузов от Владивостока до стран Евро-



Рис. 2. Маршруты морской транспортировки грузов из Владивостока до стран Европы по Северному морскому пути и через Суэцкий канал*.

Источник: Почему Запад «набросился» на Северный морской путь. URL: <https://topcor.ru/980-est-li-perspektivy-u-severnogo-morskogo-puti.html> (дата обращения: 22.03.2025).

союза по СМП составляет 14 тыс. км, а аналогичный маршрут через Суэцкий канал по протяженности равен 23 тыс. км. (рис. 2) [Ерохин В.Л., 2018].

В принципе интеграция СМП в глобальную логистическую сеть создает новые значительные возможности для увеличения объемов внешнеторгового оборота между Россией и Китаем. Однако сфера контейнерных перевозок здесь пока не лишена ряда устойчивых проблем. Все это важно учитывать при определении векторов развития контейнерных перевозок между РФ и КНР.

Перспективы развития контейнерных перевозок между РФ и КНР

Несмотря на существующие проблемы, перспективы развития контейнерных перевозок между РФ и КНР имеют положительную тенденцию. Так, в 2022 г. правительство РФ утвердило план развития Севморпути до 2035 г., предусматривающий рост объемов перевозки по СМП, строительство новых портов, ледоколов и судов ледового класса. Одним из ярких примеров успешной реализации этого плана является терминал сжиженного природного газа (СПГ) «Утренний», который будет введен в эксплуатацию в ближайшем будущем, рядом с портом Сабетта, который в перспективе будет ежегодно отгружать до 22 млн тонн продукции на экспорт.

Другим примером, свидетельствующим об успешной реализации этого плана, является ввод в эксплуатацию в 2026 г. контейнерного терминала «Западный транспортно-логистический узел» в Мурманской области, который будет способствовать увеличению грузопотока, в том числе в контейнерах. Помимо этого, важным фактором успешности работы СМП является развитие судоходных технологий, включая создание атомных ледоколов нового поколения, которые обеспечивают круглогодичную навигацию в Арктике. Так, в марте 2025 г. Балтийский завод в Санкт-Петербурге передал госпредприятию «Атомфлот» новый атомный ледокол проекта 22220 «Якутия», который будет осуществлять проводки по Северному морскому пути. Таким образом, по сравнению с другими приарктическими странами, в составе российского «Атомфлота» в ближайшем будущем будут работать 8 атомных ледоколов, что подтверждает его позиции как самого передового в мире.

Китай активно инвестирует в развитие СМП, так как для него это не только выгодная альтернатива традиционным маршрутам, но и

важная составляющая его глобальной стратегии по реализации проекта «Ледового Шелкового пути» в рамках инициативы «Пояс и путь».

Еще одним путем совершенствования контейнерной транспортировки в целом является развитие российской инфраструктуры. В РФ активно строятся новые контейнерные терминалы и модернизируются существующие. Например, в 2023 г. был введен в эксплуатацию новый контейнерный терминал в порту Владивосток. Наряду с уже упоминавшимся «Западным транспортно-логистическим узлом» в Мурманской области он значительно увеличит пропускную способность портов и терминалов, а также улучшит процесс перевалки и обработки контейнеров, что в свою очередь позволит снизить заторы и ускорить доставку грузов.

Помимо этого, за счет модернизации Восточного полигона Транссиба, введения системы контроля и мониторинга движения грузов и цифрового документооборота была значительно увеличена пропускная способность этой магистрали, что позволило увеличить объемы транспортировки экспортных товаров в Китай [Сазонов С.Л., 2024].

А за счет упрощения и ускорения таможенных процедур были сокращены задержки на российско-китайских пограничных переходах Забайкальск—Маньчжоули, Гродеково—Суйфэнхэ и Махалино—Хуньчунь. Кроме того, важным шагом стало создание совместных рабочих групп и центров для решения оперативных вопросов, связанных с таможенной, транспортировкой и логистическими потоками. Важно также разработать механизмы для сокращения времени простоя контейнеров на границе и ускорения процедуры возврата пустых контейнеров в Китай. Для дальнейшего роста контейнерных перевозок важно не только развивать инфраструктуру и цифровые технологии, но и совершенствовать систему двусторонних соглашений, направленных на стимулирование торговли и создание взаимовыгодных условий для бизнеса.

Заключение

В заключение видится целесообразным изложить следующие выводы.

Глобальные тенденции в развитии контейнерных перевозок подтверждают растущую значимость последних для международной торговли, несмотря на существующие трудности на их пути и геополитическую нестабильность.

Особенно активно контейнерные перевозки получают развитие в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, где Китай занимает лидирующие позиции. Помимо КНР, государства АСЕАН также успешно адаптируются к новым реалиям глобальной экономики, торговли и логистики. Развитие ими систем мультимодальных перевозок, внедрение цифровых технологий формируют будущее контейнерных перевозок на глобальном уровне.

В то же время геополитические вызовы, включая экономические санкции со стороны западных стран, а также необходимость модернизации приграничной инфраструктуры, оказывают свое негативное влияние на объем контейнерных перевозок между Россией и Китаем. Здесь следует отметить наличие ряда серьезных проблем, включая дисбаланс контейнерного оборота, т. е. накопление пустых контейнеров на территории РФ (иногда до 150—200 тыс. ед.), заторы на пограничных переходах и несогласованность таможенных процедур. Эти проблемы способствуют повышению операционных расходов и увеличению времени простоя подвижного состава в ожидании смены колесных пар, что снижает эффективность логистики между Россией и Китаем.

В целях устранения этих проблем правительство РФ предпринимает меры по улучшению логистики, ускорению контейнерооборота и сокращению времени доставки товаров, постоянно корректирует и обновляет задачи развития контейнерных перевозок между Россией и Китаем. С этой целью оно утвердило Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, включая третий этап модернизации БАМа и Транссиба, что позволит к 2032 г. увеличить пропускную способность магистралей до 270 млн тонн. В стране осуществляется строительство новых контейнерных терминалов, внедрение в перевозочный процесс цифровых технологий, модернизация северных портов и сооружение новых атомных ледоколов для Северного морского пути. Эти меры будут способствовать укреплению торгово-экономического взаимодействия РФ и КНР, включая сферу контейнерных перевозок.

Библиографический список

Власова Н.В., Сидорова В.С., Суханова А.Г. Международные контейнерные перевозки: Россия — Китай // Молодая Наука Сибири. 2024. № 4 (26). С. 20—27.

Ерохин В.Л. Северный морской путь и Суэцкий канал: сравнительный анализ экономической эффективности использования торговых маршрутов для Китая // Маркетинг и логистика. 2018. № 6 (20). С. 13—26.

Сазонов С.Л., Ван Цзинвэй, Ли Фэн. Сотрудничество КНР и стран — участниц проекта «Пояс и путь» в области развития транспортной инфраструктуры и энергетики. М.: ИКСА РАН, 2024. 448 с.

Семенова Н.К. 45 лет реформ и открытости: трудный путь и достижения портового строительства в Китае // Российское китаеведение. 2024. № 3 (8). С. 58—90.

References

Erohin, V.L. (2018). Severnyj morskoy put' i Sujeckij kanal: sravnitel'nyj analiz jekonomicheskoy jeffektivnosti ispol'zovaniya torgovyh marshrutov dlja Kitaja [Northern Sea Route vs Suez: A Comparative Analysis of Economic Viability of Trade Routes for China], *Marketing i logistika [Marketing and Logistics]*: 6 (20): 13—26.

Sazonov, S.L.; Wang Jingwei; Li Feng (2024). Sotrudnichestvo KNR i stran-uchastnits proekta «Poyas i put» v oblasti razvitiya transportnoj infrastrukturi i energetiki [Cooperation between China and the participating countries of the Belt and Road project in the field of transport infrastructure and energy development], *Moscow, Institut Kitaya i sovremennoj Azii, RAN [(Institute of China and Contemporary Asia, RAS)]*, 448 p.

Semenova, N.K. (2024). 45 let reform i otkrytosti: trudnyj put' i dostizheniya portovogo stroitel'stva v Kitae [45 years of reforms and openness: the difficult path and achievements of port construction in China], *Rossijskoe kитаеведение [Russian Chinese Studies]*: 3(8): 58—90.

Vlasova, N.V.; Sidorova, V.S.; Suhanova, A.G. (2024). Mezhdunarodnye kontejnerye perevozki: Rossiya — Kitaj [International container transportation: Russia — China], *Molodaja Nauka Sibiri [Young Science of Siberia]*: 4 (26): 20—27.

Поступила в редакцию: 10.04.2025

Принята к публикации: 30.06.2025

Received: Apr 10, 2025

Accepted: Jun 30, 2025