

УДК 330.3:004 · DOI: 10.31429/2224042X_2026_81_86

Логистическая организация международных перевозок в рамках реализации китайской инициативы «Один пояс – один путь»

Logistical Organization of International Transportation as Part of the Chinese Initiative “One Belt, One Road”

Соколова И.И.¹, Гомелева Е.В.²

¹Донской государственный технический университет, Ростов-на-Дону, Россия

²Ростовский государственный университет путей сообщения, Ростов-на-Дону, Россия

Sokolova I.I.¹, Gomeleva E.V.²

¹Don State Technical University, Rostov-on-Don, Russia

²Rostov State Transport University, Rostov-on-Don, Russia

Аннотация. Статья посвящена детальному обзору особенностей и проблем реализации логистических принципов в организации международных перевозок грузов в условиях развития трансграничной транспортно-логистической инфраструктуры инициативы «Один пояс – один путь» (ОПОП). Цель исследования заключается в том, чтобы выявить особенности логистической организации международных перевозок грузов с учетом действующей концепции международного сотрудничества, реализуемой Китаем «Один пояс – один путь».

Abstract. The article is devoted to a detailed review of the features and problems of implementing logistics principles in the organization of international freight transportation within the development of the cross-border transport and logistics infrastructure of the One Belt, One Road initiative. The purpose of the study is to identify the specifics of the logistics organization of international freight transportation, taking into account the current model of international cooperation promoted by China under the “One Belt, One Road” initiative.

Ключевые слова: логистическая организация, международное сотрудничество, международные перевозки, инициатива «Один пояс – один путь», транспортные коридоры.

Keywords: logistics organization, international cooperation, international transportation, Belt and Road Initiative, transport corridors.

Цитирование: Соколова И.И., Гомелева Е.В. Логистическая организация международных перевозок в рамках реализации китайской инициативы «Один пояс – один путь» // ЭКОНОМИКА: теория и практика. 2026. № 1. С. 86–90. DOI: 10.31429/2224042X_2026_81_86

История публикации: рукопись поступила 29.01.2026, опубликована 23.03.2026.

В глобальном мире, когда стремительное развитие технологий, инноваций и искусственного интеллекта делают огромные расстояния, особенно на международном уровне, все более преодолимыми, логистический фактор в сфере перевозок приобретает одно из первостепенных значений. Современные концепции логистической организации перевозок — это не просто перемещение грузов из точки А в точку Б (в случае международного взаимодействия — из одной страны в другую), а комплексная система управления, как правило, на основе использования цифровых технологий всеми процессами, связанными с планированием, организацией, контролем и оптимизацией

движения материальных потоков, информации и финансовых ресурсов.

Таким образом, не будет преувеличением утверждение о том, что в контексте деятельности, связанной с организацией перевозочного процесса, логистика многогранна и охватывает широкий спектр задач, направленных на достижение оптимальных результатов, обеспечивающих эффективность, экономичность и своевременность доставки, а также удовлетворенность конечного потребителя.

В современных условиях, когда китайская инициатива «Один пояс — один путь» получила развитие, появляются новые международные транспортные маршруты, а логистика

в этих условиях приобретает все более значимую роль. Выдвинутая Китаем в 2017 г. глобальная инициатива установления более тесных связей и расширения международного торгового сотрудничества со странами Азии, Африки и Европы предполагает не только включение в это взаимодействие 40–65 развивающихся стран. Важным обстоятельством в сложившихся условиях является то, что инициатива «Один пояс – один путь» стала возможностью активного участия в глобальных процессах более чем 100 стран, расположенных вдоль маршрута. Такое участие предполагает создание глобальной инфраструктуры и новых международных транспортных коридоров.

Современный «шелковый путь» как масштабный инфраструктурно-логистический проект представлен совокупностью международных транспортных коридоров, которые предполагают сухопутные и водные пути доставки грузов: «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века».

Обширная география, огромные расстояния, включенность большого количества стран с разным уровнем социально-экономического развития усложняют товародвижение по указанным международным транспортным коридорам и требуют особого подхода к выбору оптимального сопряжения различных видов транспорта в перевозочном процессе с соблюдением всех принципов современной доставки грузов (скорость, сохранность товаров, сервисные функции).

Предпринятое исследование базируется на сформировавшихся к настоящему времени научных подходах в области логистической деятельности, транспорта, международной экономики и управления. Теоретическая основа изучения этих вопросов раскрыта в трудах зарубежных и отечественных ученых, таких как Р. Калайрасан, Н.Х. Тин, С.Н. Резников [2, 3, 10].

Особо стоит отметить исследования российских ученых, затрагивающих актуальные вопросы роли логистической составляющей в организации международных перевозок, которые включают работы С.В. Жанказиев, Н.И. Попова, В.В. Троилин [5, 9, 11].

Большой пласт научных изысканий по проблемам эволюции инициативы «Один пояс – один путь» с упором на логистическую составляющую,

ее значимости для усиления инвестиционных отношений между странами, принимающими участие в мегапроекте, занимают работы таких ученых, как И. В. Бойко, Я. В. Лексютина, М. Хэ [4, 8, 12].

Изучение затронутой проблематики, по мнению авторов, целесообразно проводить, опираясь на анализ тенденций развития торгового оборота между Европой и Китаем.

Как показывает статистика, «в 2015–2024 гг. импорт в Евросоюз из Китая вырос более чем вдвое (на 101,9%). Китай в 2024 г. являлся крупнейшим торговым партнером Евросоюза по объему импорта (21,3% всех поставок из-за пределов ЕС) и третьим по величине экспорта (8,3%)» [6]. Графически данную статистику можно представить по месяцам каждого года (рис. 1).

Если анализировать качественную структуру товарооборота, то экспертные источники указывают на «электрические устройства, механическое оборудование и автотехнику, которые продемонстрировали рост в 1,5 раза в количественном выражении. Значительно увеличились объемы перевозок трикотажной одежды (+291,5%), обуви (+350,1%) и бумаги (+188,8%)» [7].

Проанализированные данные доказывают эффективность функционирования китайской инициативы «Один пояс – один путь», особое место в рамках которой занимают железнодорожные перевозки. Кроме этого, страны, расположенные вдоль международных грузовых маршрутов, сформированных в рамках шелкового пути в период геоэкономических изменений, продолжают проявлять интерес к сотрудничеству в области модернизации логистических цепочек для ускорения перевозочного процесса и оптимизации логистических операций, сопровождающих международные грузы.

Следует добавить, что международная логистика подвергается серьезным структурным изменениям, где одним из важнейших факторов становится развитие инфраструктуры «шелкового пути». Данный мегамаршрут, обеспечивающий взаимное товародвижение между странами Азии и Европы, не только сокращает время грузов в пути, но и перераспределяет геополитические силы и экономическое влияние стран, принимающих участие в представленной инициативе. Приведенные аналитические

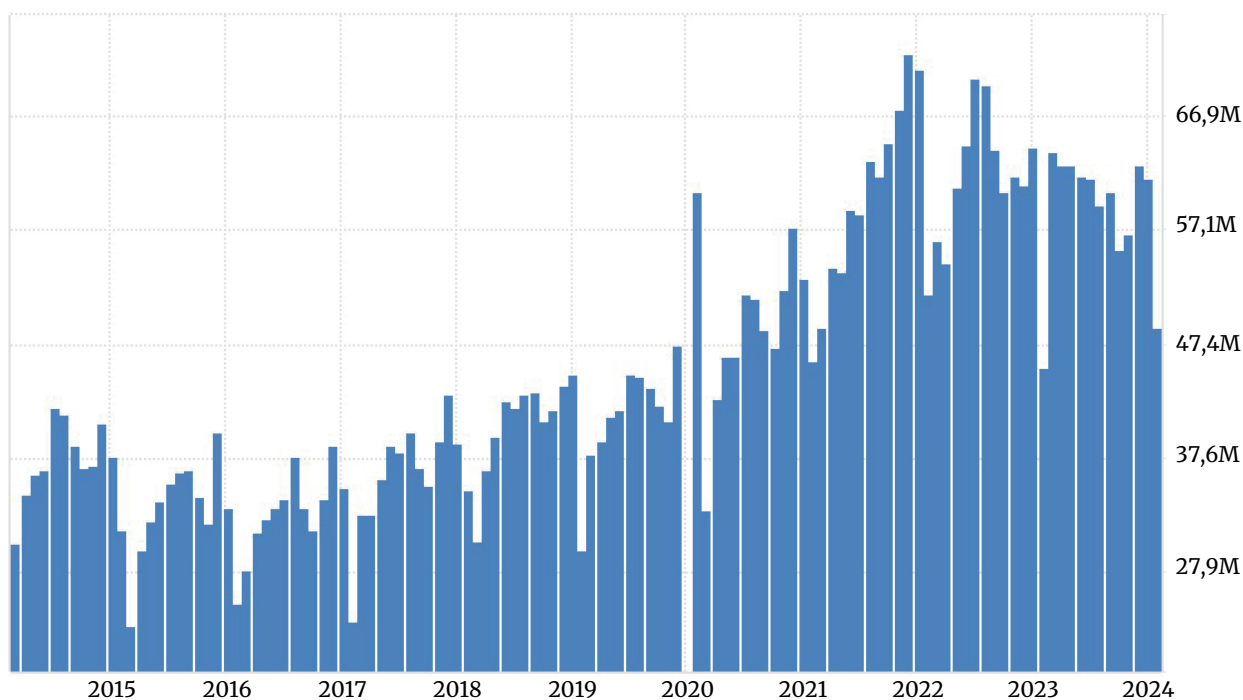


Рисунок 1. Динамика экспорта товаров из Китая в Европу в 2015–2024 гг. (тыс. дол. США/месяц) [1]

материалы свидетельствуют об усилении роли данной транспортной концепции, которая может стать альтернативой другим международным проектам и транспортным коридорам.

Представленная фактография является объективным обстоятельством, приводящим к необходимости использования современных инструментов логистики, которая, как известно, является краеугольным камнем успешной организации современного бизнеса, основой стабильности и бесперебойности товародвижения и неотъемлемой частью международных внешнеторговых операций.

Важно понимать, что Новый Шёлковый путь, с одной стороны, представляет возможность для Китая усилить свое геополитическое влияние и реализовать экономический потенциал, с другой — инициатива «Один пояс – один путь» запускает крупнейшую логистическую революцию нашего столетия, переформируя международные транспортные коридоры, стимулируя формирование новых экономических альянсов и модернизируя всю систему глобальной торговли. Благодаря этому логистические операторы получают возможность значительно ускорять доставку грузов, минимизировать затраты и,

как результат, создавать эффективные глобальные цепочки поставок. Следовательно, международные логистические операции, реализуемые в рамках «Одного пояса – одного пути», имеют свои специфические черты, среди которых выделяются следующие.

Во-первых, представленный торговый маршрут является альтернативой международным морским и авиаперевозкам. Так, например, контейнерные поезда из Китая в Европу (включая Россию) по Новому Шёлковому пути преодолевают расстояние в среднем за 14–20 дней, что значительно быстрее морского маршрута (35–45 дней) и в несколько раз дешевле авиа.

С логистической точки зрения, данный способ доставки считается оптимальным решением для таких товаров, как оборудование, комплектующие, фильтры, насосы и др.

Во-вторых, реализация потенциала инициативы «Один пояс – один путь» на фоне геополитических сбоев и перегрузок в морских портах становится логистически обоснованным маршрутом, включающим Казахстан, Монголию, Забайкальск. Важно, что логистические провайдеры всех уровней в этих условиях не только адаптируются к серьезным изменениям, но

и разрабатывают устойчивые мультимодальные маршруты через сухопутные границы.

В-третьих, современный проект Великого шелкового пути, рассчитанный на длительную перспективу, способствует развитию международной транспортно-логистической инфраструктуры (например, строительство и расширение морских портов, которые становятся ключевыми узлами для перевалки грузов между морским и сухопутным транспортом; создание новых железнодорожных линий, в том числе высокоскоростных, что позволяет значительно ускорить трансконтинентальные перевозки; строительство и улучшение автодорожной сети для обеспечения эффективной «последней мили» доставки; создание современных складских комплексов и распределительных центров).

Следует отметить, что в проекте особое внимание уделяется сухопутной составляющей пути в связи с тем, что в данной инициативе принимают участие Среднеазиатские государства (бывшие советские республики), где каждое из них играет свою роль в строительстве новой и модернизации имеющейся транспортной инфраструктуры. Так, например, с запуском маршрутов по новому шелковому пути значительно улучшилась ЖД-инфраструктура на ключевых погранпереходах: Забайкальск–Маньчжурия, Наушки–Эренхот, Алтынколь–Хоргос.

Обновленная железная дорога в Кыргызстане, как одна из транспортных составляющих шелкового пути, обеспечивает транспортной связью Восточную Европу и Азию, сокращая длительность международной доставки от нескольких недель до одной. Вместе с этим в 2011 г. Туркменистан как одна из транзитных стран, являющихся участником инициативы «Один пояс – один путь», сделал значительный шаг в развитии транспортной инфраструктуры, введя в эксплуатацию порядка

200 км автомобильной дороги, являющейся частью 900-километрового международного маршрута Узен–Кызыл–Кия–Берекет–Этрек–Горган, который призван улучшить сообщение между Казахстаном, Туркменистаном и Ираном. Если оценивать роль Казахстана в этом проекте, то важно отметить его выгодное географическое положение с точки зрения логистики «шелкового пути», позволяющего построить стратегические транзитные маршруты транспортировки грузов между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы.

В-четвертых, «Один пояс – один путь» является важным проектом, направленным на развитие цифровой составляющей современного международного сотрудничества, способствующей созданию инновационной инфраструктуры (например, высокоскоростные сети передачи данных, вычислительные кластеры и распределенные системы обмена информацией), что улучшит качество связи и доступ к цифровым услугам в странах, которые ранее испытывали технологическое отставание.

Описанные факторы повлияли значительным образом на масштабное строительство здесь современных распределительных центров, транспортно-логистических узлов, являющихся необходимыми элементами международной агентской системы взаимодействия логистических провайдеров из стран Западной Европы, России и Китая.

В целом, комплексный подход, предполагающий активное участие всех стран в масштабном строительстве и модернизации мировой транспортной инфраструктуры мегапроекта «Один пояс – один путь» позволяет логистическим компаниям предлагать гибкие и надёжные схемы доставки международных сборных и генеральных грузов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. China Exports to Europe. URL: <https://tradingeconomics.com/china/exports-to-europe>.
2. Kalaiarasan R. Supply chain visibility for improving inbound logistics: a design science approach // *International Journal of Production Research*. – 2022. – P. 1– 16. URL: https://www.researchgate.net/publication/362192681_Supply_chain_visibility_for_improving_inbound_logistics_a_design_science_approach
3. Tien N.H. Global supply chain and logistics management // Dehli: Academic Publications. – 2020. – 162 p. URL: https://www.researchgate.net/publication/338570722_Global_Supply_Chain_And_Logistics_Management
4. Бойко И. В. Евразийская цивилизация и логистика Великого шелкового пути // *Евразийская интеграция: экономика, право, политика*. – 2021. – № 2. – С. 40–48.

5. Жанказиев С.В. Возможности использования беспилотных автомобильных систем в решении задач транспортной логистики // Наука и бизнес: пути развития. – 2020. – № 12(114). – С. 26–33.
6. Каштыякова Э., Жатко М., Баринкова Н. Состояние и перспективы внешней торговли между Европейским союзом и Центральной Азией в период геоэкономических изменений // Вестник международных организаций. – 2021. – Т. 16. – № 1. – С. 145–161.
7. Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2024 г. URL: https://index1520.com/upload/medialibrary/e1e/f60ye0xableuuyqpx2lpwtpvv9f2e05p/250227_OTLK_Russ.pdf?ysclid=mkzdkwbrc191176260.
8. Лексютина Я. В. Китайская инициатива «Пояс и путь»: вызовы и сложности реализации // Вестник Санкт-Петербургского университета. Международные отношения. – 2020. – Т. 13. – Вып. 1. – С. 4–19. <https://doi.org/10.21638/spbu06.2020.101>
9. Попова Н.И. Роль транспортной логистики в экономике России // Логистические системы в глобальной экономике. – 2021. – № 11. – С. 259–263.
10. Резников С. Н. Транспортный компонент логистических издержек в системе глобального товарного обмена // «Транспорт-2014» Труды Междунар. науч. – практ. конф.: Ростов Н/Д, 2014 г. – Ч. 1. – С. 227–229.
11. Троилин В. В., Арустамов И. А. Эффективное взаимодействие сухих и морских портов как фактор конкурентных преимуществ на транспортном рынке // Научные проблемы водного транспорта. – 2020. – №65. – С. 117–130.
12. Хэ М. «Один пояс – один путь»: исторические аспекты развития и регулирования торговли // Международная торговля и торговая политика. – 2021. – №7(3). – С. 79–89.

REFERENCES

1. Trading Economics. (2025). China exports to Europe. <https://tradingeconomics.com/china/exports-to-europe>
2. Kalaiarasan, R. (2022). Supply chain visibility for improving inbound logistics: A design science approach. *International Journal of Production Research*, 1–16. https://www.researchgate.net/publication/362192681_Supply_chain_visibility_for_improving_inbound_logistics_a_design_science_approach
3. Tien, N. H. (2020). Global supply chain and logistics management. Delhi: Academic Publications. https://www.researchgate.net/publication/338570722_Global_Supply_Chain_And_Logistics_Management
4. Boyko, I. V. (2021). Eurasian civilization and logistics of the Great Silk Road. *Eurasian Integration: Economics, Law, Politics*, 2, 40–48.
5. Zhankaziev, S. V. (2020). Possibilities of using unmanned vehicle systems in transport logistics. *Science and Business: Development Paths*, 12(114), 26–33.
6. Kashtyakova, E., Zhatko, M., & Barinkova, N. (2021). State and prospects of foreign trade between the European Union and Central Asia during geo-economic changes. *International Organisations Research Journal*, 16(1), 145–161.
7. Container rail transport in the Eurasian space in 2024. (2024). https://index1520.com/upload/medialibrary/e1e/f60ye0xableuuyqpx2lpwtpvv9f2e05p/250227_OTLK_Russ.pdf
8. Leksyutina, Y. V. (2020). China's "Belt and Road" initiative: Challenges and implementation issues. *Vestnik of Saint Petersburg University. International Relations*, 13(1), 4–19. <https://doi.org/10.21638/spbu06.2020.101>
9. Popova, N. I. (2021). The role of transport logistics in the Russian economy. *Logistic Systems in the Global Economy*, 11, 259–263.
10. Reznikov, S. N. (2014). Transport component of logistics costs in the global commodity exchange system. In *Transport-2014: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference* (pp. 227–229). Rostov-on-Don.
11. Troilin, V. V., & Arustamov, I. A. (2020). Effective interaction between dry and seaports as a factor of competitive advantage in the transport market. *Scientific Problems of Water Transport*, 65, 117–130.
12. He, M. (2021). "One Belt – One Road": Historical aspects of development and trade regulation. *International Trade and Trade Policy*, 7(3), 79–89.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Соколова Ирина Игоревна, д-р экон. наук, профессор кафедры международной экономики и бизнеса Донского государственного технического университета; e-mail: ira5986@bk.ru

Гомелева Екатерина Викторовна, канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и финансов Ростовского государственного университета путей сообщения; e-mail: eif@rgups.ru