

На правах рукописи

**ЛИ НА**

**РАЗВИТИЕ**  
**ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**  
**«ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ»**  
**НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ**

Специальность 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика  
(транспорт и логистика)

**АВТОРЕФЕРАТ**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Санкт-Петербург – 2026

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»

Научный руководитель - доктор экономических наук, профессор,  
**Парфенов Александр Викторович**

Официальные оппоненты: **Назарова Анна Николаевна**  
кандидат экономических наук,  
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский  
государственный университет промышленных  
технологий и дизайна»,  
заведующий кафедрой маркетинга и логистики

**Тасуева Тамила Сулеймановна,**  
доктор экономических наук, доцент,  
ФГБОУ ВО «Грозненский государственный  
нефтяной технический университет имени  
академика М.Д. Миллионщикова»,  
профессор кафедры экономики и управления на  
предприятии

Ведущая организация - Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение высшего  
образования «Санкт-Петербургский  
политехнический университет Петра Великого»

Защита состоится «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2026 года в «\_\_\_» часов на заседании диссертационного совета по защите докторских и кандидатских диссертаций 24.2.386.04 при Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» по адресу: 191023, Санкт-Петербург, наб. канала Грибоедова, д. 30-32, литер А, ауд. \_\_\_\_\_.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте <https://unecon.ru/nauka/dis-sovety/> федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет».

Ученый секретарь  
диссертационного совета

Н.А. Гвилия

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы диссертационного исследования.** Конвергенция национальных макрологистических систем – это необратимая тенденция. Расходящиеся процессы в системе мирохозяйственных связей и неполное восстановление международных цепей поставок после пандемии сдерживают ее развитие. Проект «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) на этом фоне неизменно сохраняет статус ведущей компоненты сближения геологистических интересов ряда стран. РФ участвует в этом процессе в рамках сотрудничества с КНР по вопросам интеграции строительства ЕАЭС и ЭПШП. Перед ЕАЭС и КНР стоит одна общая инвариантная задача. Она заключается в устранении критических ограничений в осуществлении государственных взаимодействий и повышении степени их связности в рамках евразийского транспортного коридора. Этот фактор актуализирует развитие транспортно-логистической инфраструктуры ЭПШП, который проходит по территории ЕАЭС. Обеспечение его сбалансированности – это ключевое требование. Оно проявляется в обязательности высокой степени взаимосвязанности транспортно-логистических инфраструктур КНР и стран ЕАЭС. Однако их подходы к выполнению этого условия различаются. КНР нацелена на сотрудничество с ЕАЭС на основе зонтичного принципа в районах сопряжения государственных пограничных переходов. ЕАЭС разделяет это стремление. Однако вопрос о взаимосвязанности транспортно-логистических инфраструктур ЕАЭС и КНР носит более широкий характер. Эту особенность определяют две причины. Во-первых, в ЕАЭС единое транспортно-логистическое пространство еще только формируется. Во-вторых, его интеграция с ЭПШП не ограничена использованием транзитного потенциала ЕАЭС. Другой задачей такого сопряжения служит транспортно-логическое инфраструктурное соразвитие территориальных зон ЭПШП в интересах региональных экономик РФ. Перспективы ее решения соотносятся с реализацией возможности задействования таких зон в качестве локального плацдарма для точечного размещения в их границах логистических центров распределения товаров китайского производства на внутреннем рынке РФ. Установление мест их дислокации в зоне российского маршрута ЭПШП вследствие этого приобретает особое значение. Товарную специализацию этих центров определяет широкий спрос в РФ на промышленное оборудование, произведенное в КНР, которое предоставляется на основе сервисной модели (товар + услуги). Последняя специфика обуславливает необходимость придания цепям поставок этой продукции клиентоориентированности. Достижение этой цели требует понимания особенностей инклюзивного включения логистических центров распределения оборудования китайского производства в транспортно-логистическую инфраструктуру ЭПШП на территории РФ. Все это и

обуславливает актуальность темы диссертации.

**Степень разработанности научной проблемы.** Проблема формирования транспортно-логистической инфраструктуры в рамках строительства ЕАЭС и ЭШП в научных трудах главным образом освещена в контексте прогнозно-аналитической оценки создания в евразийском пространстве международных транспортных коридоров (МТК) и их интеграции в ЭШП. Проблематикой синтеза макрологистических систем занимались Корчагина Е.В., Сергеев В.И., Тасуева Т.С., Эльяшевич И.П. Она рассматривалась в разрезе двух видов транспортно-логистической интеграции: 1) евразийской; 2) региональной в пределах одной страны. Тематика развития МТК в РФ для привлечения транзитных грузопотоков, в т.ч. из КНР разработана Адамовым Н.А., Прокофьевой Т.А., Сергеевым В.И. Работы этих авторов заложили научные основы глобального позиционирования транспортно-логистической инфраструктуры МТК и формирования в ее составе логистических центров с целью поддержки транзита в этих МТК. Переориентация части внешнего грузопотока по МТК в целях импорта товаров для конечного потребления в стране-транзитере в них не рассматривается. Решение этой проблемы требует создания логистических центров для поддержки перераспределения и перемещения товаров из КНР (среди них доминирует оборудование) с российского маршрута ЭШП на рынки субъектов РФ. Вопросы проектирования логистических центров исследованы в трудах Карха Д.А., Тяпухина А.П., Неруша Ю.М. Внимание в них уделено центрам, встроенным в региональные цепи поставок в режиме ожидания спроса. Скорость их логистического отклика на запросы потребителей невысока. Раскрытие потенциала перенаправления оборудования китайского производства с ЭШП в субъекты РФ предполагает создание логистических центров, интегрированных в клиентоориентированные цепи поставок. Ответ на спрос для этих структур — это штатный режим их работы. Отличительные аспекты таких цепей исследованы в трудах Щербакова В.В., Борисовой В.В., Парфёнова А.В., Шульженко Т.Г. и др. Однако вопрос придания цепям поставок оборудования клиентоориентированности с учетом специфики сопряжения транспортно-логистической инфраструктуры ЭШП и логистических центров, размещенных вдоль российского маршрута этого пути, остается открытым. Кроме того, актуализируется выбор географических точек привязки таких центров к ЭШП. Учет данных положений обязателен для обоснования предложений по обеспечению транспортно-логистической интеграции ЭШП с субъектами РФ.

**Цель диссертационного исследования** состоит в обосновании предложений по созданию в Экономическом поясе Шелкового пути на территории России транспортно-логистической инфраструктуры цепей поставок оборудования китайского производства, ориентированных на

регионы, географически удаленные от Китая.

**Задачи диссертационного исследования:**

- обосновать и охарактеризовать стратегические приоритеты транспортно-логистических инфраструктурных преобразований на национальных товарных рынках;
- развить представление об инфраструктуре логистического сервиса клиентоориентированных цепей поставок;
- выполнить аналитическую оценку развития транспортно-логистических инфраструктур в рамках программы «Экономический пояс Шелкового пути»;
- исследовать особенности распределения поставок оборудования китайского производства на российской территории;
- сформулировать предложения по размещению вдоль российской части экономического пояса Шелкового пути логистических центров поддержки цепей поставок оборудования китайского производства в РФ;
- уточнить факторы клиентоориентированности цепей поставок оборудования китайского производства для нужд потребителей в РФ и дать рекомендации по управлению логистическими рисками в этих цепях.

**Объектом исследования** служит транспортно-логистическая инфраструктура Экономического пояса Шелкового пути.

**Предмет исследования** составляет процесс транспортно-логистического инфраструктурного соразвития Экономического пояса Шелкового пути и субъектов РФ, обеспечивающего встраивание цепей поставок оборудования китайского производства в их региональную логистическую среду.

**Теоретическую основу исследования** представляет комплекс взаимосвязанных научных теорий и концепций: теория инфраструктурного обустройства экономики; научные идеи и теории в области интеграции макрологистических систем, логистического сервиса и управления взаимоотношениями с клиентами в цепях поставок оборудования; научные концепции развития транспортно-логистической инфраструктуры ЭПП.

**Методологическую основу исследования** составили: апробированные методы научного познания и систематизированного исследования в сфере логистики и управления ЦП; конкретно-научных процедур, применяемых к этой области знаний; приемы, обеспечивающие поиск достоверной информации о предмете исследования и ее верификацию; клиентоориентированный подход; метод ABC-анализа; приемы управления логистическими рисками.

**Информационную базу исследования** составили: публичные базы данных национальных статистических служб; отчеты, представленные на платформе Statista; базы правовой информации РФ и КНР; международные и национальные стандарты качества, включающие требования к выполнению

транспортно-логистической деятельности и управлению цепями поставок; данные научной электронной библиотеки eLIBRARY.RU; аналитические обзоры, содержащие экспертные оценки развития транспортно-логистической инфраструктуры ЭПШП.

**Обоснованность и достоверность результатов исследования** доказываются: репрезентативностью статистической базы диссертации, определяющей современное состояние транспортно-логистической инфраструктуры ЭПШП; комплексным анализом современных тенденций ее развития; приверженностью к научному наследованию принципов реализации логистической составляющей политики ориентации на клиента.

**Соответствие диссертации Паспорту научной специальности** (пунктам Паспорта). Тема диссертационного исследования и его содержание соответствуют паспорту научной специальности 5.2.3 - Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика): п. 5.5. «Транспортно-логистическая инфраструктура, современные тенденции ее развития и теоретико-методологические основы ее анализа»; п. 5.10. «Моделирование, прогнозирование и оптимизация цепей поставок».

**Научная новизна результатов исследования** состоит в разработке научно-практических рекомендаций по дискретной горизонтальной транспортно-логистической инфраструктурной интеграции экономического пояса Шелкового пути и российских регионов путем точечного размещения вдоль его маршрута опорных логистических центров в цепях поставок оборудования китайского производства на территорию РФ.

**Наиболее существенные результаты исследования, обладающие научной новизной и полученные лично соискателем:**

- выявлен и охарактеризован перечень факторов развития транспортно-логистической инфраструктуры национального товарного рынка, обусловленных: прогрессом в институциональном регулировании ее формирования; строительством цифровых платформ, ориентированных на создание необходимых условий для устойчивого функционирования цепей поставок; государственной поддержкой становления сектора контрактной логистики;

- конкретизирована функциональная зависимость между обеспечением клиентоориентированности цепей поставок и сочетанием ее участниками потенциалов задействования собственной и общественной транспортно-логистической инфраструктуры с учетом вариативности требований конечных потребителей к условиям предоставления логистического сервиса и приемлемости дифференциации для них его предельного уровня;

- уточнены потенциальные логистические риски реализации проекта экономического пояса Шелкового пути, связанные с его декларативным характером, обеспечением сквозной связности его участников в условиях наличия национальных транспортно-логистических инфраструктурных

ограничений и конкуренцией между трансконтинентальными маршрутами этого пути; обоснованы и охарактеризованы признаки сходства и отличия тенденций развития транспортно-логистических инфраструктур России и Китая;

- обоснована необходимость и целесообразность прототипирования цепей поставок оборудования китайского производства в РФ с учетом перспектив инклюзивного развития транспортно-логистической инфраструктуры российской части экономического пояса Шелкового пути, предусматривающего его сопряжение с прилегающими к нему регионами с высокой концентрацией потребителей этого оборудования путем их идентификации на основе ABC-анализа пространственного распределения этого товара в РФ;

- даны рекомендации по выбору мест дислокации логистических центров перераспределения оборудования китайского производства с российской части маршрута экономического пояса Шелкового пути в субъекты РФ, предусматривающие экономию логистических издержек путем обоснования географических границ территорий обслуживания этими центрами российских потребителей, исходя из перспектив консолидации поставок оборудования по целевым региональным рынкам, обеспечивающей оперативный логистический отклик на их запросы;

- доказаны приоритеты управления клиентоориентированностью цепей поставок оборудования китайского производства в задачах его распределения в примагистральных инфраструктурных зонах российской части маршрута экономического пояса Шелкового пути в зависимости от стадии совершения торговой сделки, вариантов консолидации грузов в цепях поставок этой продукции и степени логистического риска, продуцируемого ориентацией этих множественных организационных структур на запросы клиентов.

**Теоретическая значимость исследования** состоит в расширении научного представления об инклюзивном развитии транспортно-логистической инфраструктуры российской части маршрута ЭПШП; в уточнении функциональной роли собственной инфраструктуры и инфраструктуры общего пользования в предоставлении цепями поставок клиентоориентированного сервиса; в обосновании географической адресности перераспределения потоков оборудования китайского производства на российской части маршрута ЭПШП; в обосновании мер по обработке логистических рисков, которые генерирует клиентоориентированность цепей поставок оборудования китайского производства в РФ.

**Практическая значимость исследования** определяется нацеленностью формирования предложений по расширению транспортно-логистической инфраструктуры вдоль российской части ЭПШП в целях ее

настраивания на поставки оборудования китайского производства в регионы РФ; возможностью реализации сделанных рекомендаций в сфере консультативных услуг по управлению цепями поставок; пригодностью научных положений диссертации для методического обеспечения учебного процесса по направлениям 38.03.02 и 38.04.02 «Менеджмент» программ бакалавриата «Логистика и УЦП» и магистратуры «Логистические и маркетинговые стратегии клиентоориентированности транснациональной транспортно-логистической компании».

**Апробация результатов исследования.** Основные положения и результаты диссертационного исследования докладывались и прошли апробацию на международных научно-практических конференциях «Логистика – Евразийский мост» (2020 г., 2025 г.), Южно-Российском логистическом форуме (2020 г.), на Национальной научно-образовательной конференции «Логистика: форсайт-исследования, профессия, практика» (2020 г.).

**Публикации результатов исследования.** Основные результаты диссертационного исследования опубликованы в 12 научных публикациях общим объемом 4,94 п.л. (авторский вклад – 4,7 п.л.), в т.ч. в 4 статьях в рецензируемых журналах, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России общим объемом 2,72 п.л.

**Структура диссертации.** Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованных источников.

## **II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ**

В основе диссертационного исследования лежит идея инклюзивного формирования транспортно-логистической инфраструктуры российской части ЭПШП. Востребованность решения этой задачи предопределяется необходимостью мобилизации транспортно-логистического потенциала этого пояса в интересах формирования бесперебойных консолидированных поставок товаров производственно-технического назначения китайского производства на внутренний рынок РФ.

**1. Определен и охарактеризован перечень факторов развития транспортно-логистической инфраструктуры национального товарного рынка, обусловленных: прогрессом в институциональном регулировании ее формирования; строительством цифровых платформ, ориентированных на создание необходимых условий для устойчивого функционирования цепей поставок; государственной поддержкой становления сектора контрактной логистики.**

В работе выполнен критический анализ существующих научных подходов к определению транспортно-логистической компоненты в составе объектов инфраструктуры товарного рынка. Показано, что в фокусе их

направленности преимущественно находятся: 1) объекты транспортно-логистической инфраструктуры: а) инженерные (производственные); б) для обеспечения устойчивых мультимодальных перевозок; 2) транспортное обслуживание товародвижения.

Эта ситуация предопределяет: 1) неполный учет зависимости качества транспортно-логистических услуг, оказываемых с помощью специализированных инфраструктурных объектов в сочетании с усилиями логистического менеджмента; 2) преимущественный акцент на характерных проблемах транспортной отрасли; 3) закрепление за транспортным обслуживанием статуса ведущей формы обслуживания товародвижения (исключая торгово-посредническую и др.); 4) недостаточное внимание к вопросу о балансе между объектами транспортно-логистической инфраструктуры общего и необщего пользования.

Последний фактор не способствует выработке национальной стратегии развития отрасли контрактной логистики и рациональному размещению на территории страны объектов транспортно-логистической инфраструктуры. Он, в том числе ограничивает расширение предприятиями торгового/сбытового пространства до потенциальных границ оказания ими логистического сервиса. Этот фактор является одной из причин недостаточной клиентоориентированности цепей поставок.

В диссертации аргументировано, что развитие транспортно-логистической инфраструктуры требуется рассматривать с позиции комплексного подхода к улучшению качества специализированных общих (жизненно-необходимых) условий для функционирования цепей поставок на территории страны.

В работе уточняется и характеризуется перечень инвариантных факторов формирования транспортно-логистической инфраструктуры товарного рынка:

1) прогресс в области институционализации требований к ней, в том числе в форме государственного регулирования сферы логистических услуг и цепей поставок на товарном рынке;

2) учет социально-экономических выгод, обусловленных ее развитием и возникающих за ее пределами вследствие внетранспортных эффектов;

3) сбалансированное развитие ее физической и цифровой компонент, предусматривающее:

а) использование предиктивной аналитики для предсказания нагрузки на эту инфраструктуру в условиях масштабного смещения цепей поставок в сферу электронной торговли;

б) стимулирование становления сектора контрактной логистики;

4) обоснование адресности и эффективности капиталовложений в развитие национальной транспортно-логистической инфраструктуры, и стратегических приоритетов обеспечения безопасности цепей поставок.

**2. Конкретизирована функциональная зависимость между обеспечением клиентоориентированности цепей поставок и сочетанием ее участниками потенциалов задействования собственной и общественной транспортно-логистической инфраструктуры с учетом вариативности требований конечных потребителей к условиям предоставления логистического сервиса и приемлемости дифференциации для них его предельного уровня.**

В работе выполнен критический анализ существующих научных подходов к реализации политики ориентации на клиента в цепях поставок. Уточнена роль функционала логистического сервиса в достижении этой цели.

Аргументировано, что устойчивое обеспечение клиентоориентированности цепей поставок предполагает предоставление желаемого логистического сервиса в бинарных взаимодействиях в системе взаимосвязанных участников этой цепи. Наличие у них этой возможности во многом зависит от характеристик транспортно-логистической инфраструктуры (собственной и общего пользования) и объединения ее объектов в конфигурации в целях достижения конкурентных преимуществ в логистическом сервисе. Обеспечение надлежащего его уровня в клиентоориентированных цепях поставок должно предусматривать интеграцию транспортно-логистической инфраструктуры участников этой цепи и общего пользования (сектора контрактной логистики) на всех уровнях (микро -, мезо- и макрологистическом) на основе принципа комплементарности.

Эта задача актуальна для предприятий КНР, которые планируют выход на рынок РФ, используя транспортно-логистическую инфраструктуру российской части ЭПШП для развертывания на ее базе прямых клиентоориентированных цепей поставок.

В работе обоснована необходимость настройки параметров инфраструктуры логистического сервиса в клиентоориентированных цепях поставок с учетом:

- уникальности взаимодействий между ее участниками;
- особенностей последовательного сбалансирования уровней этого вида обслуживания в клиентоориентированных цепях поставок;
- специфики препятствий на пути оперативного отклика клиентоориентированных цепей поставок на ожидания потребителей;
- различий в возможностях персонализации логистических услуг, которые оказываются с помощью объектов собственной транспортно-логистической инфраструктуры и общего пользования;
- перспектив построения облачной транспортно-логистической инфраструктуры на базе специализированных цифровых платформ.

**3. Уточнены потенциальные логистические риски реализации**

**проекта экономического пояса Шелкового пути, связанные с его декларативным характером, обеспечением сквозной связности его участников в условиях наличия национальных транспортно-логистических инфраструктурных ограничений и конкуренцией между трансконтинентальными маршрутами этого пути; обоснованы и охарактеризованы признаки сходства и отличия тенденций развития транспортно-логистических инфраструктур России и Китая.**

Реализация геополитического проекта ЭПШП нацелена на обеспечение транспортно-логистической связности, в том числе между КНР и ЕАЭС. В работе уточнен и охарактеризован перечень транспортно-логистических инфраструктурных страновых ограничений, которые сдерживают строительство ЭПШП:

- неодинаковая привлекательность территорий государств – участников ЭПШП для иностранных инвестиций в развитие этого комплекса;
- неготовность ряда стран реализовывать свою часть этого проекта на основе собственных капиталовложений;
- расхождения между страновыми логистическими учетно-договорными единицами;
- высокие риски реализации геологистических проектов;
- отсутствие строго централизованной логистической координации построения международных транспортных коридоров;
- конкуренция между странами за прохождение через их территории «сухопутного» ЭПШП, в частности между РФ и Республикой Казахстан.

В рамках оценки инвестиционного замысла строительства страновых транспортно-логистических инфраструктур в процессе построения ЭПШП актуализируется создание необходимых условий для эффективного функционирования международных и национальных цепей поставок.

Решение этой проблемы, в том числе соотносится с формированием региональных транспортно-логистических кластеров, точно привязанных к ЭПШП. В диссертации определена этапность эволюции таких кластеров в РФ и охарактеризован характер развития этих структур. Проекты формирования китайскими производителями промышленного оборудования сетей его распределения в РФ, транспортно-логистические мощности которых планируется избирательно подключить к ЭПШП, в работе предлагается рассматривать в качестве новой кластерной инициативы.

Общие индексы эффективности логистики (LPI) КНР и РФ, которые определяются Всемирным банком, различаются более, чем в 1,5 раза в пользу КНР. LPI КНР ниже LPI страны-лидера почти 1,2 раза. Динамика изменения частных LPI для КНР и РФ является положительной. Однако ее интенсивность низкая. Ожидать скорого сокращения разрыва между LPI этих стран по этой причине не приходится. В диссертации выявлены и

охарактеризованы тенденции развития и функционирования транспортно-логистических инфраструктур КНР и РФ. В КНР наиболее отчетливо проявляются следующие закономерности: рост удельной доли высокоскоростных железных дорог; высокие темпы замещения обычного грузового автотранспорта контейнеровозами; рост занятости в сфере транспортно-логистических услуг.

В РФ к их числу относятся:

- рост объемов инвестиций в развитие транспортно-логистической инфраструктуры;
- снижение удельного веса убыточных логистических организаций;
- тенденция роста объемов коммерческих грузовых перевозок автомобильным транспортом.

Последняя является одним из симптомов развития контрактной логистики в РФ.

**4. Обоснована необходимость и целесообразность прототипирования цепей поставок оборудования китайского производства в РФ с учетом перспектив инклюзивного развития транспортно-логистической инфраструктуры экономического пояса Шелкового пути, предусматривающего ее сопряжение с транспортно-логистической инфраструктурой прилегающих к нему российских регионов с высокой концентрацией потребителей этого оборудования на основе ABC-анализа его пространственного распределения в РФ.**

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры вдоль российской части маршрута ЭПШП открывает новые перспективы для прямых поставок промышленного оборудования из КНР в регионы РФ, которые территориально характеризуются:

- прохождением через них ЭПШП/ близостью к нему региональных экономико-географических объектов;
- удаленностью субъектов РФ от границы между РФ и КНР.

В работе выполнен ABC-анализ пространственного распределения поставок оборудования, произведенного в КНР, в РФ. Представлены и охарактеризованы его итоги. Исследование осуществлено на основе репрезентативной выборки статических данных ФТС РФ о поставках товаров (ТН ВЭД - код 8419) с учетом их стоимости. Выбор товаров этой группы сделан на основании:

- установления в результате ABC-анализа доминирования удельной доли товарной позиции 8419 в стоимостном выражении в товарной группе 84;
- отнесения к этой товарной позиции малоценного оборудования.

С учетом разбиения кода группы ТН ВЭД 8419 на подсубпозиции в результате проведения ABC-анализа объемов поставок продукции (наименования которых соответствуют данным группировкам) из КНР в РФ

в диссертации осуществлено их разграничение на три неравных подмножества в стоимостном выражении (рис.1).

Приведены и охарактеризованы результаты АВС-анализа территориального распределения продукции, которой соответствует кода подсубпозиций группы ТН ВЭД 8419, входящей в множества А и В (рис.2 и 3). Они соответственно включают 4 и 5 элементов.

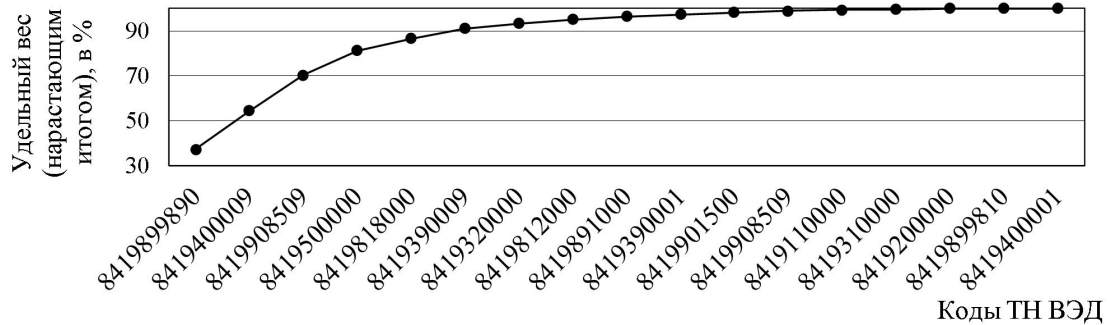


Рисунок 1 – Результаты АВС-анализа поставок оборудования китайского производства (код ТН ВЭД 8419) в стоимостном выражении в РФ

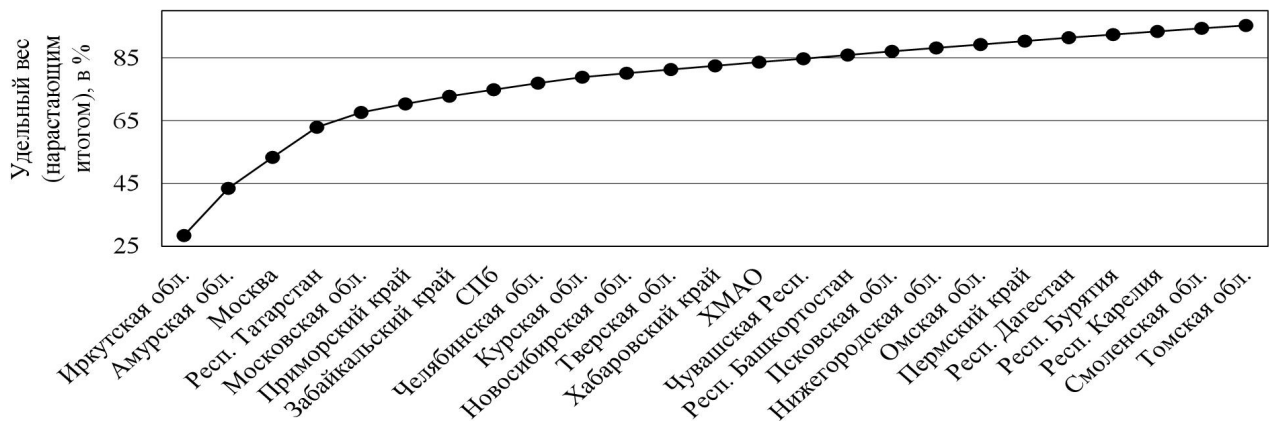


Рисунок 2 – Результаты АВС-анализа поставок оборудования китайского производства (код ТН ВЭД 8419899890 – первая позиция группы А) в стоимостном выражении в регионы РФ

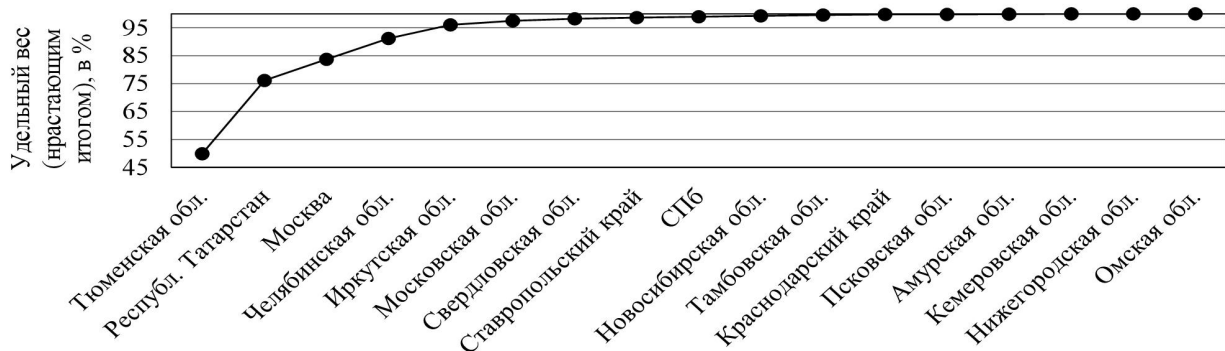


Рисунок 3 – Результаты АВС-анализа поставок оборудования китайского производства (код ТН ВЭД 8419400009 – вторая позиция группы А) в стоимостном выражении в регионы РФ

Аргументировано, что исследование распределения поставок оборудования китайского производства с учетом их стоимости по регионам РФ создает объективные предпосылки для идентификации мест концентрации потребителей этой продукции и, соответственно, прототипирования цепей ее поставок.

**5. Даны рекомендации по выбору мест дислокации логистических центров перераспределения оборудования китайского производства с российской части экономического пояса Шелкового пути в субъекты РФ путем обоснования географических границ территорий обслуживания этими центрами российских потребителей, с учетом перспектив консолидации поставок оборудования по целевым региональным рынкам, обеспечивающие оперативный логистический отклик на запросы потребителей и экономию логистических издержек.**

В диссертации обосновывается, что мобилизация транзитного потенциала российской части маршрута ЭПШП должна быть дополнена мерами по масштабному развитию зон транспортно-логистического тяготения территорий субъектов РФ к этому пути. В случае реализации этого механизма должен возникнуть дополнительный масштабный внутранспортный эффект, который полезен обеим странам (РФ и КНР). Сегодня наиболее явно он проявляется лишь в окончных транспортно-логистических инфраструктурных узлах российской части ЭПШП.

Регионы РФ, которые отдалены от районов сопряжения страновых пограничных переходов (между ЕС-ЕАЭС и ЕАЭС-КНР), также должны получать выгоды от развития российской части ЭПШП на основе этого механизма. Выполнение этого условия в работе соотносится с формированием китайскими поставщиками цепей поставок оборудования.

Перевозка этого товара должна осуществляться по российской части ЭПШП с последующей перевалкой и обработкой груза в логистических центрах, обеспечивающих доставку оборудования китайского производства потребителям, дислоцированным в одной рыночной зоне.

Логистическое администрирование работы этих центров должны осуществлять китайские производители. Потребность в этой мере продиктовано рядом факторов:

- 1) цепи поставок оборудования должны соответствовать стандартам обеспечения клиентоориентированности;
- 2) логистические центры распределения должны:
  - а) напрямую участвовать в формировании цепей поставок на территории РФ и обеспечении ритмичности их работы;
  - б) функционировать в режиме оперативного логистического отклика на спрос российских потребителей.

В диссертации приведены рекомендации по привязке этих центров к российской части ЭПШП (рис.4).

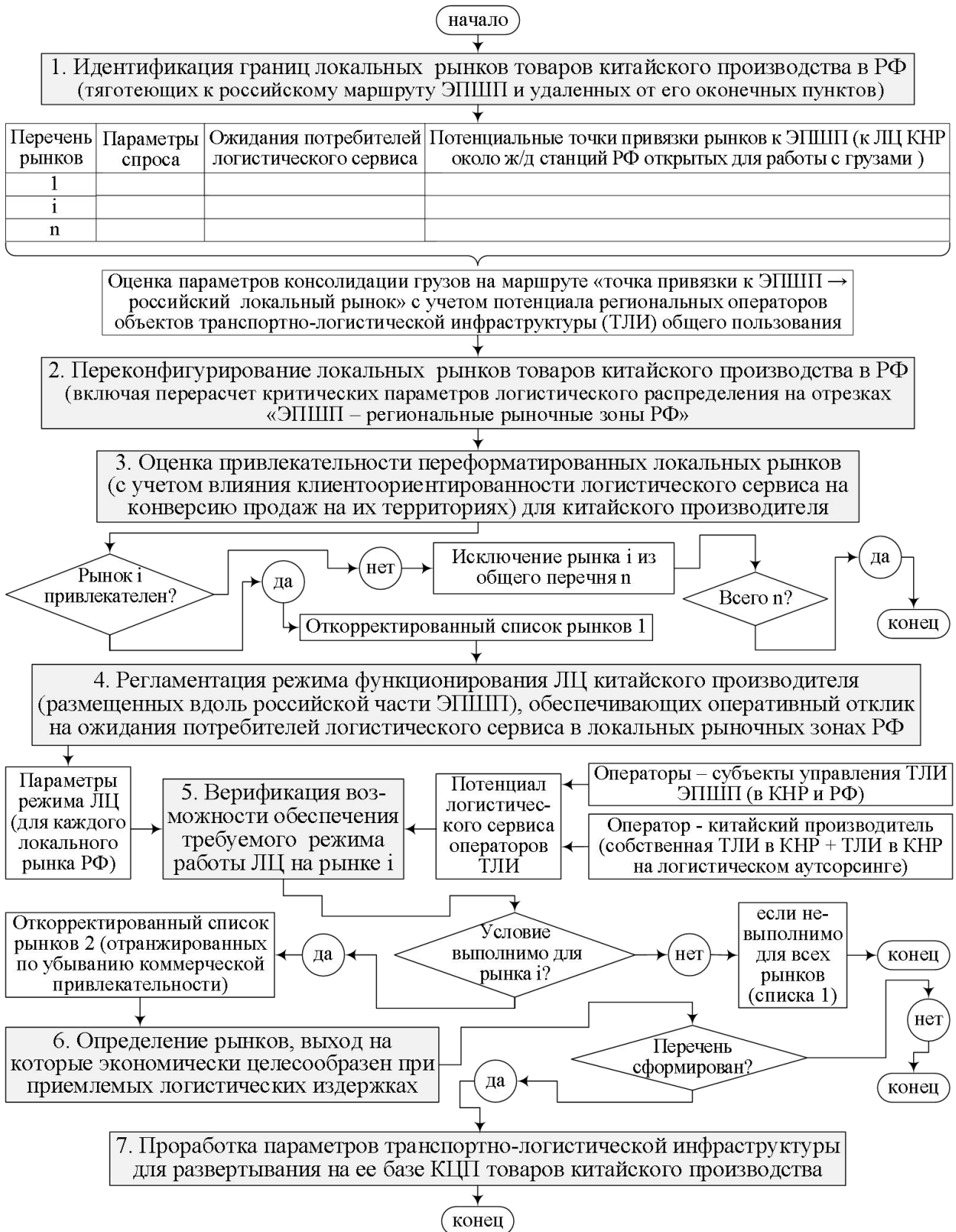


Рисунок 4 – Схема обоснования требований к инфраструктуре логистического сервиса в цепях поставок товаров из КНР в Россию на базе ЭПШП

Эти рекомендации предусматривают оценку: 1) пространственного распределения оборудования китайского производства в РФ (на основе открытых официальных статистических данных РФ и КНР);

2) территориальной принадлежности потребителей этого товара к зоне тяготения к российской железнодорожной станции, размещенной на маршруте ЭПШП, с учетом: а) вариантов консолидаций отправок грузов в этой географической точке; б) влияния пространственно-временных характеристик операционной деятельности данных центров на эффективность логистического обслуживания российских потребителей; в) перспектив достижения максимального товарооборота.

В диссертации осуществлено обоснование особенностей настройки управления грузовыми перевозками оборудования китайского производства с логистических центров, размещенных на российском маршруте ЭПШП, к потребителям, дислоцированным в одних рыночных зонах в субъектах РФ, прилегающих к этому пути. Принято, что работа типовых альтернативных видов автотранспорта (спецавтомобиль для перевозки грузовых контейнеров/ автосредство + прицеп, обладающие этой же функциональностью в составе автопоезда) осуществляется на маятниковом маршруте с обратным порожним пробегом. Приведены результаты расчетов их производительности и стоимости контейнерных перевозок ими одной тонны груза: в пределах 1,2 тыс. км; при загрузке в диапазоне 50-100%. Показано, что их учет создает объективные предпосылки для оценки приемлемой степени консолидации отправок грузов с логистического центра распределения оборудования китайского производства различными видами автотранспорта.

**6. Доказаны приоритеты управления клиентоориентированностью цепей поставок оборудования китайского производства с целью его распределения в примагистральных инфраструктурных зонах российской части экономического пояса Шелкового пути в зависимости от стадии совершения торговой сделки, вариантов консолидации оборудования в цепях поставок и степени логистического риска, продуцируемого ориентацией этих множественных организационных структур на запросы клиентов.**

Транспортно-логистическая инфраструктура российской части ЭПШП и логистические центры распределения оборудования китайского производства, которые примыкают к этому пути и являются центром тяготения к ним потребителей этой продукции, образуют новый формат инфраструктуры. В работе это условие рассматривается как необходимое, но недостаточное для специализированного обслуживания цепей поставок оборудования из КНР в РФ. Дополнительно требуется настройка режимов работы логистических центров с учетом особенностей обеспечения клиентоориентированности цепей поставок оборудования.

В диссертации определяются и характеризуются факторы, которые обуславливают необходимость реализации в управлении цепями поставок оборудования китайского производства политики ориентации на российского институционального потребителя, т.е. придание этим логистическим структурам клиентированности. Одновременно аргументируется, что выполнение этого условия способно генерировать специфические логистические риски, которые подлежат особому комплексному учету. В работе выделяются и раскрываются инвариантные особенности угроз, которые возникают в случае наступления этих рисков. Даются рекомендации по управлению ими.

Обосновывается, что наиболее масштабным их источником является опасность неточной интерпретации контрагентами требований к условиям поставкам оборудования китайского производства. Риск их согласования, включая условия оказания китайскими производителями сопутствующих им услуг, в т.ч. в рамках логистической поддержки послепродажного обслуживания оборудования, должен разделяться между сторонами на преддоговорной стадии формирования цепи поставок. Причины возникновения потенциальной угрозы необеспечения удовлетворенности потребителей в приобретении оборудования, в том числе из-за дискриминационной сбытовой политики поставщика, в работе сформулированы и раскрыты.

Размещение логистических центров распределения оборудования китайского производства вдоль российской части ЭПШП создает предпосылки для развертывания цепей поставок, ориентированных на контрактное производство предприятиями КНР этой продукции для нужд российских предприятий. Ответственность за обеспечение клиентоориентированности цепей поставок в этом случае смещается в пользу потребителей.

### **III. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ (ЗАКЛЮЧЕНИЕ)**

Цель диссертационного исследования достигнута путем научной аргументации необходимости усиления связности транспортно-логистических инфраструктур российской части маршрута ЭПШП и регионов РФ на основе избирательной горизонтальной интеграции их объектов. В рамках выполнения диссертационной работы автором получены следующие научные результаты.

Охарактеризована направленность интенсификации транспортно-логистических инфраструктурных преобразований товарных рынков. Аргументирована необходимость оценки их прогрессивности, исходя из вклада в обеспечение сбалансированности логистических взаимодействий в цепях поставок. Развито представление о комплементарном вкладе транспортно-логистических инфраструктур различного уровня в

обеспечении клиентоориентированности цепей поставок. Уточнены страновые факторы реализации стратегии развития транспортно-логистической инфраструктуры в рамках ЭПШП и осуществлен их критический анализ. Выполнено сопоставление показателей состояния этой инфраструктуры в РФ и КНР и уточнены препятствия на пути логистической интеграции этих стран. Приведены результаты ABC-анализа перераспределения потоков оборудования китайского производства по регионам РФ. Сформулированы предложения по выборочному транспортно-логистическому инфраструктурному соразвитию российского маршрута ЭПШП и субъектов РФ в целях создания необходимых условий для формирования цепей поставок оборудования китайского производства для российских институциональных нужд с учетом возникающих в этом случае логистических рисков.

#### **IV. ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ**

1. Ли На. Направленность развития транспортно-логистической инфраструктуры цепей поставок оборудования китайского производства в России в рамках «Экономического пояса Шелкового пути»/ На Ли // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. - 2026. - № 3. – С. 56-64. – 0,5 п.л.

2. Ли На. Инфраструктура логистического сервиса клиентоориентированных цепей поставок/ На Ли // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2023. - № 5 (143). – С.187-191. – 0,54 п.л.

3. Ли На. Управление логистическими рисками клиентоориентированных цепей поставок в примагистральных инфраструктурных зонах Шелкового пути/ На Ли // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. - 2023. - №4. – С.22-30. – 0,97 п.л.

4. Ли На. Стратегические аспекты формирования транспортно-логистической инфраструктуры в условиях глобализации/ На Ли // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2020. - №3. – С.143-147. – 0,51 п.л.

5. Ли На. Инклюзивное развитие российской транспортно-логистической инфраструктуры экономического пояса Шелкового пути / На Ли // Логистика – Евразийский мост: материалы XX Международ. науч.-практ. конф. (28 мая – 31 мая 2025 г.) Красноярск. Ч.1. - Красноярск: ФГБОУ ВО КрасГАУ, 2025. – 431 с. – С.172-176. – 0,35 п.л.

6. Ли На. Аналитическая оценка условий функционирования цепей поставок в РФ и КНР/ На Ли // Логистика: форсайт-исследования, профессия, практика: материалы I Национальной научно-образовательной конференции (20 октября 2020 г., Санкт-Петербург)/ под ред. В.В.

Щербакова. – СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2020. – 510 с. – С.118-125. – 0,2 п.л.

7. Ли На. Предпосылки формирования логистических центров в регионах РФ в рамках программы «Один пояс - один путь»/ На Ли , А.В. Парфенов // Логистика vs COVID-19: последствия, риски, новые возможности роста: материалы международной научно-практической конференции. XVI Южно-Российский логистический форум. 29-30 октября 2020 г. - Ростов н/Д: ИПК РГЭУ (РИНХ), 2020. – 319 с. – С.136-140. – 0,22 п.л. (вклад автора – 0,11 п.л.).

8. Ли На. Императивы формирования логистической инфраструктуры в условиях глобализации/ На Ли // Современные подходы к развитию научных исследований в XXI веке: материалы научной конференции аспирантов СПбГЭУ, посвященной 90-летию СПбГЭУ. 7 апреля 2020 г./ под науч. ред. Е.А. Горбашко; редкол.: А.Г. Бездудная [и др.]. - СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2020. - 274 с. – С.236-237. – 0,11 п.л.

9. Ли На. К вопросу о концепции транспортно-логистической инфраструктуры/ На Ли , А.В. Парфенов // Логистика – евразийский мост: материалы XV Международ. науч.-практ. конф. (27 апреля – 02 июля 2020 г.) Красноярск, Енисейск/ КрасГАУ. - Красноярск: ФГБОУ ВО КрасГАУ, 2020. – 530 с. – С.113-116. – 0,26 п.л. (вклад автора – 0,13 п.л.).

10. Ли На. Условия развития транспортно-логистических кластеров / На Ли // Современные аспекты экономики. – 2020. - № 4 (272). – С.124-131. – 0,36 п.л.

11. Ли На. Актуальные приоритеты логистических инфраструктурных преобразований товарных рынков/ На Ли // Современные аспекты экономики. – 2020. - № 1 (269). – С.47-56. – 0,36 п.л.

12. Ли На. Логистические особенности развития инфраструктуры национальных товарных рынков/ На Ли // Современные аспекты экономики. – 2019. - № 12(2) (268). - С.48-57. – 0,36 п.л.