

Научная статья  
УДК 658.7.01  
<https://doi.org/10.24143/2073-5537-2024-4-90-97>  
EDN BOFPSM

## Управление логистическими процессами в международных транспортных коридорах

*Ян Юйцин*

*Санкт-Петербургский государственный экономический университет,  
Санкт-Петербург, Россия, yuyytsin@mail.ru*

**Аннотация.** Обосновывается необходимость совершенствования системы управления логистическими процессами в рамках существующих и перспективных международных транспортных коридоров в условиях трансформации современной мировой экономики. Уделено внимание вопросам организации трансграничной торговли в сфере международного товародвижения. Рассматриваются вопросы развития международных транспортных коридоров с точки зрения применения различных логистических технологий товародвижения в рамках трансграничной торговли на современном этапе. Проводится анализ инновационных логистических решений в международных транспортных коридорах. Исследуется взаимосвязь состояния развития транспортной инфраструктуры и социально-экономического положения субъектов внешнеэкономической деятельности. Указано на недостатки рассмотрения и построения глобальных логистических систем с разграничением трансграничных грузовых потоков и внешнеторговой доставки товаров в рамках международных транспортных коридоров. Сделан вывод о необходимости рассмотрения проектов и разработки методического обеспечения развития транспортной инфраструктуры с учетом ее использования и участия в международных транзитных, экспортных и импортных перевозках. Рассматриваются проблемы выполнения логистических операций и процедур при транспортировке грузов в рамках организации трансграничной торговли. Исследуется ряд аспектов развития логистики трансграничной торговли и ее влияние на маршрутизацию товарных потоков в рамках международных транспортных коридоров. Изучаются основные компоненты и инфраструктурные элементы международных транспортных коридоров в контексте институционального сотрудничества, упрощения процедур торговли, региональной интеграции и устранения региональных различий. Рассматриваются основные характеристики ключевых действующих евразийских международных транспортных коридоров. Проводится анализ специфики реализации китайских транспортных коридоров в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

**Ключевые слова:** экономика, логистика, транспорт, трансграничная торговля, международные транспортные коридоры, перевозки

**Для цитирования:** Ян Юйцин. Управление логистическими процессами в международных транспортных коридорах // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2024. № 4. С. 90–97. <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2024-4-90-97>. EDN BOFPSM.

Original article

## Logistics processes management in international transport corridors

*Yang Yuqing*

*Saint-Petersburg State Economic University,  
Saint Petersburg, Russia, yuyytsin@mail.ru*

**Abstract.** The necessity of improving the management system of logistics processes within the framework of existing and promising international transport corridors in the context of the transformation of the modern world economy is substantiated. Attention is paid to the issues of organizing cross-border trade in the sphere of international commodity movement. The issues of development of international transport corridors are considered from the point of view of application of various logistics technologies of commodity movement within the framework of cross-border trade at the present stage. The analysis of innovative logistics solutions in international transport corridors is carried out. The relationship between the state of development of transport infrastructure and the socio-economic situation of subjects of foreign economic activity is investigated. The shortcomings of consideration and construction of global logistics systems with differentiation of cross-border cargo flows and foreign trade delivery of goods within the framework

of international transport corridors are pointed out. The conclusion is made about the need to consider projects and develop methodological support for the development of transport infrastructure taking into account its use and participation in international transit, export and import transportation. The problems of implementation of logistics operations and procedures during transportation of goods within the framework of organization of cross-border trade are considered. A number of aspects of development of logistics of cross-border trade and its impact on routing of commodity flows within the framework of international transport corridors are studied. The article examines the main components and infrastructure elements of international transport corridors in the context of institutional cooperation, trade facilitation, regional integration and the elimination of regional differences. It examines the main characteristics of the key operating Eurasian international transport corridors. It analyzes the specifics of the implementation of Chinese transport corridors within the framework of the One Belt – One Road Initiative.

**Keywords:** economics, logistics, transport, cross-border trade, international transport corridors, transportation

**For citation:** Yang Yuqing. Logistics processes management in international transport corridors. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics.* 2024;4:90-97. (In Russ.). <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2024-4-90-97>. EDN BOFPSM.

### Введение

В современных условиях логистика, представляющая собой не только науку, но и сферу практической деятельности, связанную с оптимизацией организационных решений по управлению материальными потоками, способна эффективно решать возникающие проблемные вопросы в рамках использования международных транспортных коридоров (МТК). В настоящее время существенное значение приобретает усиление транзитного потенциала Российской Федерации, поскольку это связано с трансформацией внешнеторговых грузовых потоков и представляет собой одно из важнейших направлений транспортно-логистической политики. При этом важную роль также играет и цифровая трансформация международных экономических отношений, что непосредственно связано с развитием трансграничной торговли. В данном контексте методы логистики позволяют актуализировать оценку параметров существующих транспортных коридоров и уточнить перспективы участия РФ в рамках новых, формирующихся маршрутов. Указанные выше положения определяют актуальность выбранной темы исследования.

Выбранной теме посвящено достаточно много работ отечественных и зарубежных авторов. В частности, в исследовании [1] на основе оптимизационной экономико-математической модели формулируется методика поиска сбалансированных показателей грузовых потоков на мезо- и макроуровне экономических систем. В работе [2] уделено внимание рассмотрению маршрутизации МТК в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) с упором на усиление транзитного потенциала евроазиатских коридоров. В монографии [3] проводится исследование методики обеспечения экономической безопасности международных транспортно-логистических систем на современном этапе, ставится акцент на расширении функционала интермодальных способов доставки грузов во внешней торговле. В статье [4] проводится исследование товарной структуры рынка электронной торговли в России

и осуществляется аналитико-экспертная оценка уровня развития трансграничной электронной торговли в РФ.

Работа авторов [5, 6] посвящена выявлению проблем управления внешнеторговыми цепями поставок на основе использования технологий ресурсосбережения, что отражается на специфике осуществления трансграничной торговли и приоритетности выполнения логистических операций при принятии стратегических решений по развитию товародвижения в рамках МТК. В исследовании [7] раскрывается потенциальное влияние китайской инициативы «Один пояс – один путь» на особенности реализации трансграничной торговли и формирование МТК между странами, входящими в данную инициативу.

В целом указанные выше исследователи довольно широко освещают проблематику формирования и развития МТК в контексте развития трансграничной торговли. Однако следует уделить больше внимания управлению операционной логистической деятельностью при осуществлении трансграничной торговли как в рамках действующих, так и активно развивающихся МТК.

Целью настоящего исследования является обоснование мер повышения эффективности осуществления логистических операций в международной торговле для обеспечения устойчивости товарных потоков в рамках МТК.

Основной гипотезой исследования является тезис о том, что предприятиям – участникам внешнеэкономической деятельности – для повышения эффективности трансграничной торговли и получения новых конкурентных преимуществ на международном рынке следует активизировать использование инновационных логистических технологий и информационно-коммуникационных возможностей современного интернет-пространства, а также расширять функциональность цифровых платформ трансграничной торговли для обеспечения эффективного взаимодействия в режиме реального времени основных субъектов МТК, что позволит упо-

рядочить их транзакционную и операционную логистическую деятельность в области внешнеторгового товародвижения.

В ходе исследования применялись различные научные *методы*: статистический и ситуационный анализ, графоаналитический метод.

### Использование современных логистических технологий в трансграничной торговле и международных транспортных коридорах

В силу широкого распространения онлайн-покупок и трансграничной торговли логистика становится решающим фактором успеха любого бизнеса в сфере коммерции и доведения товаров до конечного потребителя [2]. Если раньше логистика рассматривалась как сфера дополнительных затрат на доведение товаров до конечных потребителей, то теперь она стала конкурентным преимуществом для предприятий, которые могут предложить своим клиентам быструю и эффективную доставку. В данном контексте налаженная система товарных потоков в рамках МТК играет ключевую роль [8].

Китайский онлайн-бизнес, являясь одним из лидеров электронной коммерции и международно-го товародвижения, стал пионером в революционной логистике в индустрии электронной коммер-

ции, а применяемые китайскими компаниями логистические решения позволяют повысить эффективность управления материальными потоками в индустрии трансграничной торговли, в том числе с использованием МТК.

При перемещении товаров через границу выстраивание устойчивых и надежных логистических решений является важнейшей задачей. В этом контексте налаженная система товародвижения посредством МТК должна отвечать, с одной стороны, требованиям своевременности, а с другой – оптимальной стоимости доставки грузов, учитывая увеличивающиеся дальности перевозок [5].

Высокий уровень эффективности использования цифровых технологий при организации товародвижения в международном сообщении с использованием транспортных коридоров для доставки грузов и выполнения сопутствующих операций трансграничной торговли, включая куплю-продажу товаров, услуг и объектов интеллектуальной собственности, обмен информацией, поступающей из внешней среды, взаимодействие с клиентами и контрагентами. Все вышеперечисленное вместе является одним из необходимых условий рационализации трансграничной торговли (рис. 1).



Рис. 1. Иновационные логистические решения в международных транспортных коридорах

Fig. 1. Innovative logistics solutions in international transport corridors

Роль МТК как связующих звеньев экономик разных стран обуславливает их развитие и формирование новых центров роста трансграничной торговли. В настоящее время основная часть грузовых потоков из России направлена на восток, в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, что предпо-

ределяет резкое увеличение спроса, в том числе на контейнерные перевозки, которые стали приоритетным способом доставки товаров для многих грузоотправителей [9].

С ускорением процесса глобальной экономической интеграции соседние страны или регионы

тесно взаимосвязаны и взаимно усиливают друг друга. Региональное экономическое и социальное развитие сталкивается с новыми возможностями и вызовами.

Международные транспортные коридоры представляют собой один из самых преобразующих и амбициозных подходов к региональному и глобальному развитию. Они охватывают взаимосвязанные транспортные маршруты (дороги, железные дороги, порты и аэропорты), которые облегчают торговлю, инвестиции и перемещение через границы. Эти коридоры часто выходят за рамки физической инфраструктуры и включают политику и институциональные рамки, направленные на усиление экономического сотрудничества между различными регионами. Международные транспортные коридоры являются неотъемлемой частью достижения инклюзивного экономического роста, региональной интеграции и взаимосвязанности, особенно в регионах с недостаточно развитой инфраструктурой [10].

Международные транспортные коридоры, по своей сути являющиеся интегрированными логистическими системами, можно охарактеризовать, с одной стороны, как глобальные логистические сети, а с другой – как международные транспортные магистрали, которые сочетают различные виды транспорта для организации перевозок товаров в рамках трансграничной торговли. Примерами таких глобальных логистических систем могут быть трансевропейские транспортные сети Евро-

пейского союза (TEN-T), Программа развития инфраструктуры в Африке Африканского союза (PIDA), транспортный коридор «Север – Юг» (INSTC), а также китайская инициатива «Один пояс – один путь».

#### **Реализация инициативы «Один пояс – один путь» в контексте развития международных транспортных коридоров**

Инициатива «Один пояс – один путь», выступая в качестве одного из факторов укрепления экономических отношений между странами, вовлеченными в данную логистическую систему, представляет собой уникальную возможность развить трансграничную торговлю и послужить катализатором регионального и глобального экономического роста.

С момента своего объявления в 2013 г. инициатива «Один пояс – один путь» привлекла значительное внимание в академической литературе [11]. Причиной ее значимости можно считать потенциальные экономические возможности для укрепления сотрудничества и связей между Китаем и другими странами Азии, Африки, Европы и за их пределами. Например, за десятилетие объем торговли между Китаем и другими странами-партнерами быстро вырос. С прошлого десятилетия, когда в 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин предложил инициативу «Один пояс – один путь», масштабы торговли между Китаем и странами «Одного пояса – одного пути» неуклонно расширились (рис. 2).

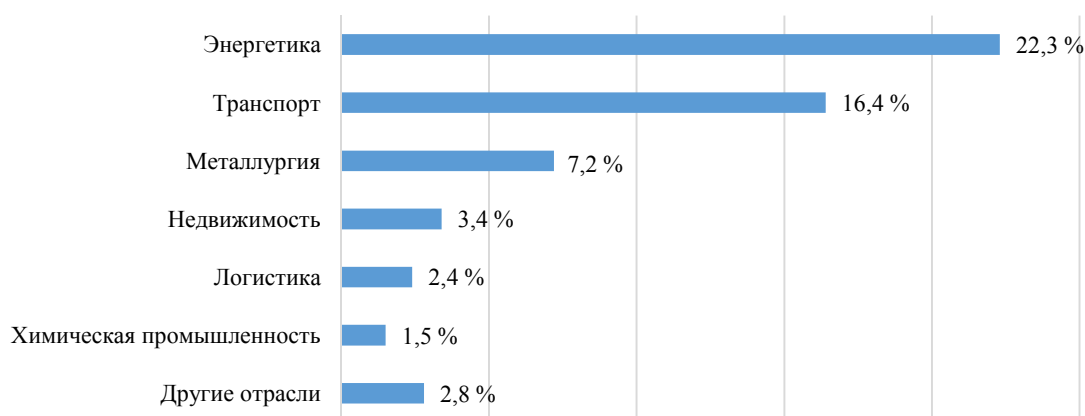


Рис. 2. Соотношение уровня инвестиций по отраслям в рамках инициативы «Один пояс – один путь» и развития международных транспортных коридоров КНР [12]

Fig. 2. Ratio of investment levels by industry within the framework of the “One Belt – One Road” initiative and the development of international transport corridors of China [12]

По оценкам, среднегодовой рост Китая с инициативой «Один пояс – один путь» увеличится до 2,07 трлн долл. в 2022 г. по сравнению с 1,04 трлн долл. десять лет назад, которые были на момент

объявления Китаем инициативы «Один пояс – один путь» [12].

Согласно официальному сайту посольства Китайской Народной Республики в Гренаде, к концу

июня 2023 г. между Китаем и странами, вовлеченными в «Один пояс – один путь», подписано более 200 документов. По статистике, Китай является крупнейшим торговым партнером примерно с 25 странами, в то время как 7 соглашений о свободной торговле были заключены между Китаем и 13 странами. Более того, китайские нефинансовые прямые инвестиции в рамках инициативы «Один пояс – один путь» достигли 11,00 млрд долл. США с января по июнь 2023 г. Таким образом, объем инвестиций увеличился на 23,3 %. Основными странами, получившими эти инвестиции, были Камбоджа, Индонезия, Казахстан, Лаос, Малайзия, Россия, Сингапур, Объединенные Арабские Эмираты, Таиланд и Вьетнам.

Указанные выше положения позволяют сделать вывод о том, что развитие Китаем инициативы «Один пояс – один путь» способствует повышению эффективности логистической организации

бизнес-процессов трансграничной торговли с использованием МТК [13].

В то же время с точки зрения определения стратегических приоритетов усиления трансграничной торговли необходимо также более детально рассмотреть и компоненты МТК, поскольку их наличие и правильное соотношение позволяет формировать более тесные экономические связи и налаживать партнерские отношения между вовлеченными в процесс международного товародвижения странами [14].

### Компоненты международных транспортных коридоров

Международные транспортные коридоры обычно объединяют несколько ключевых компонентов, образующих их инфраструктурную и экономическую архитектуру (рис. 3).



Рис. 3. Компоненты международных транспортных коридоров

Fig. 3. Components of international transport corridors

Рассмотрим указанные выше компоненты более подробно.

1. Развитие инфраструктуры: наиболее важным элементом МТК является развитая транспортно-логистическая инфраструктура, включающая автомагистрали, железные дороги, морские и аэропорты, а также обеспечивающая перемещение товаров в рамках трансграничной торговли [15]. Развитие инфраструктуры в данном случае должно обязательно сопровождаться инвестициями в энергетику и телекоммуникационные сети, устойчивое функционирование которых имеет решающее значение для поддержки современной экономической деятельности.

2. Упрощение процедур торговли: МТК обеспечивают снижение барьеров в трансграничной тор-

говле за счет упрощения таможенных процедур, гармонизации правил и снижения тарифов. Меры по совершенствованию процедур торговли направлены, прежде всего, на оптимизацию трансграничных товарообменных и расчетных операций, что облегчает доступ предприятий к новым рынкам.

3. Инвестиции и особые экономические зоны (ОЭЗ): инфраструктура МТК часто включает ОЭЗ, промышленные парки и логистические центры. Существование подобных зон создает для функционирующих в рамках ОЭЗ предприятий условия для развития инвестиций, получения налоговых льгот, упрощенного регулирования хозяйственной деятельности и доступа к транспортно-логистической инфраструктуре. Деятельность ОЭЗ может быть связана с привлечением как внутренних, так и иностран-

ных инвестиций для создания новых рабочих мест и стимулирования региональной экономики [11].

4. Институциональное сотрудничество: для успешного развития МТК необходимо тесное сотрудничество между правительствами различных стран, участниками внешнеэкономической деятельности и международными организациями, что способствует разработке механизмов координации и регулирования внешнеторговой деятельности, а также разрешения споров и совместного планирования. Региональные соглашения, такие как торговые пакты и соглашения об инвестициях в инфраструктуру, часто играют центральную роль в функционировании МТК.

5. Социальные и экологические аспекты: в рамках функционирования современных МТК субъекты внешнеторговой деятельности уделяют все больше внимания обеспечению инклюзивности и устойчивости развития. Это означает учет интересов местного населения, защиту окружающей среды и смягчение потенциальных негативных последствий крупномасштабных инфраструктурных проектов.

Кроме того, следует отметить, что МТК имеют и стратегические цели развития, среди которых можно выделить следующие:

1. Региональную интеграцию: МТК являются мощными инструментами региональной интеграции, особенно в районах с фрагментированными рынками и разрозненной инфраструктурой. Улучшая связь и снижая торговые барьеры, формирование и развитие МТК будет способствовать более тесным экономическим связям между соседними странами. Такая связь позволит создать более крупные, эффективно функционирующие международные рынки и существенно расширить экономические возможности вовлеченных в трансграничную торговлю стран.

2. Экономический рост: развитие МТК может стимулировать экономический рост за счет содействия торговле и инвестициям. Развитие инфраструктуры и снижение транзакционных издержек позволит предприятиям, действующим в рамках МТК, стать более конкурентоспособными и получить доступ к международным рынкам. Это, в свою очередь, может создать новые рабочие места и увеличить доходы предприятий [16].

3. Геополитическое влияние: функционирование МТК довольно часто связано со значительными геополитическими последствиями. Страны, контролируемые основными МТК, могут оказывать

влияние на торговые пути и доступ к ресурсам. Например, китайская инициатива «Один пояс – один путь» преследует не только экономические, но и геополитические цели, поскольку она направлена на расширение влияния Китая в Азии, Европе и Африке.

4. Устранение региональных различий: вовлечение все новых предприятий и стран в деятельность МТК позволяет устранить региональные различия и направить инвестиции в слабо развитые районы. Улучшая инфраструктуру и создавая экономические возможности, участники внешнеэкономической деятельности и органы государственного регулирования и контроля, вовлеченные в деятельность МТК, способствуют сокращению бедности и более сбалансированному экономическому развитию.

#### **Заключение**

Таким образом, принимая во внимание экономическое значение китайской инициативы «Один пояс – один путь» и ту роль, которую она играет в развитии внешнеторговой деятельности, в настоящем исследовании мы рассмотрели специфику развития МТК КНР с позиции налаживания трансграничной торговли в современных условиях.

Было установлено, что МТК, находясь на пересечении инфраструктуры, торговли и геополитики, предлагают мощную основу для регионального развития и интеграции. С помощью таких инициатив, как трансъевропейские транспортные сети (TEN-T), Программа развития инфраструктуры в Африке (PIDA), транспортный коридор «Север – Юг» (INSTC), а также китайской инициативы «Один пояс – один путь» страны, вовлеченные в данные логистические системы, стремятся укрепить свои позиции в мировой экономике, одновременно решая проблемы взаимосвязанности и региональных различий. Эти коридоры не только способствуют торговле и инвестициям, но и имеют значительные геополитические последствия, влияя на баланс сил в регионах. Несмотря на проблемы, связанные с инфраструктурой, политической динамикой и международными санкциями, экономические коридоры предоставляют вовлеченным странам возможность усилить свое глобальное влияние и экономический рост. Дальнейший успех этих коридоров будет зависеть от эффективного сотрудничества между заинтересованными сторонами, практики устойчивого развития и адаптации к меняющимся геополитическим реалиям.

#### **Список источников**

1. Карташова О. И. Развитие региональной транспортной инфраструктуры во взаимодействии с международными транспортными коридорами // Актуальные решения проблем водного транспорта: сб. материалов

I Междунар. науч.-практ. конф. (Астрахань, 28 апреля 2022 г.). Астрахань: ИП Сорокин Роман Васильевич, 2022. С. 198–203.

2. Овчинникова С. В. Динамика развития транс-

портных маршрутов РФ как части международных транспортных коридоров в контексте глобальных перемен // Потребительский рынок: устойчивое развитие в условиях новых вызовов: сб. материалов II Всерос. (нац.) науч.-практ. конф. (Новосибирск, 26 октября 2023 г.). Новосибирск: Изд-во СибУПК, 2023. С. 64–68.

3. Дмитриев А. В. Безопасность цифровых экосистем транспортно-логистического обслуживания. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2023. 187 с.

4. Парфенов А. В., Броварник И. А. Институциональные основы и логистические ограничения «параллельного импорта» товаров в РФ // Логистика: форсайт-исследования, профессия, практика: материалы III Нац. науч.-образоват. конф. (Санкт-Петербург, 28 октября 2022 г.). СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2022. Ч. 1. С. 332–339.

5. Bag S., Dmitriev A. V., Sahu A. K. Barriers to adoption of blockchain technology in green supply chain management // Journal of Global Operations and Strategic Sourcing. 2020. P. 0027. DOI 10.1108/JGOSS-06-2020-0027.

6. Devonshire-Ellis C. China's H1 2023 Trade with BRI Countries Up 9.8%, Chinese BRI Investment Continues. 2023. URL: <http://www.silkroad2021.org/index-825.html> (дата обращения: 07.09.2024).

7. Xiong Yu., Xu R., Wu S., Li S., Li L., Li Q. Evolution of the bilateral trade situation between Belt and Road countries and China // Journal of Cleaner Production. 2023. N. 414. P. 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2023.137599>.

8. Дмитриев А. В. Формирование цифровой среды транспортной логистики // Логистика – евразийский

мост: материалы XIII Междунар. науч.-практ. конф. (Красноярск, 25–29 апреля 2018 г.). Красноярск: Изд-во КрасГАУ, 2018. Ч. 1. С. 88–92.

9. Парфенов А. В., Гарнов И. Б. Электронная коммерция: учеб. пособие. СПб.: Новый век, 2008. 130 с.

10. Щербаков В. В., Букринская Э. М., Воробьева И. Б. и др. Цифровая логистика: учеб. М.: Юрайт, 2023. 573 с.

11. Zakharov A. The International North-South Transport Corridor: The Prospects and Challenges for Connectivity between Russia and India // MGIMO Review of International Relations. 2023. V. 16. N. 2. P. 216–234. DOI 10.24833/2071-8160-2023-2-89-216-234.

12. The Focus of China's Belt and Road Initiative. URL: <https://www.statista.com/chart/31054/chinese-belt-and-road-initiative-investment-by-sector/> (дата обращения: 07.09.2024).

13. Парфенов А. В., Сюй Н. Стратегические технологические тренды в цепях поставок // Вестн. Ростов. гос. экон. ун-та (РИНХ). 2023. № 1 (81). С. 36–42.

14. Дмитриев А. В. Методологические основы управления логистикой транспортно-складских центров // Изв. СПбГУЭФ. 2012. № 6 (78). С. 76–81.

15. Shcharbina Yu. A. International transport corridors in South Asia: geopolitical problems // Журн. Белорус. гос. ун-та. Международные отношения. 2023. № 1. С. 41–51.

16. Дмитриев А. В. Цифровизация транспортно-логистических услуг в цепях поставок // Логистика и управление цепями поставок: сб. науч. тр. / под ред. В. В. Щербакова, Е. А. Смирновой. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2018. Т. 2 (15). С. 65–76.

## References

1. Kartashova O. I. Razvitie regional'noj transportnoj infrastruktury vo vzaimodejstvii s mezhdunarodnymi transportnymi koridorami. Aktual'nye resheniya problem vodnogo transporta [Development of regional transport infrastructure in cooperation with international transport corridors. Current solutions to water transport problems]. *Sbornik materialov I Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii (Astrahan', 28 aprelya 2022 g.)*. Astrahan', IP Sorokin Roman Vasil'evich, 2022. Pp. 198-203.

2. Ovchinnikova S. V. Dinamika razvitiya transportnyh marshrutov RF kak chasti mezhdunarodnyh transportnyh koridorov v kontekste global'nyh peremen. Potrebitel'skij rynek: ustojchivoe razvitie v usloviyah novyh vyzovov [The dynamics of the development of transport routes of the Russian Federation as part of international transport corridors in the context of global changes. Consumer market: sustainable development in the face of new challenges]. *Sbornik materialov II Vserossiyskoj (nacional'noj) nauchno-prakticheskoy konferencii (Novosibirsk, 26 oktyabrya 2023 g.)*. Novosibirsk, Izd-vo SibUPK, 2023. Pp. 64-68.

3. Dmitriev A. V. *Bezopasnost' cifrovyyh ekosistem transportno-logisticheskogo obsluzhivaniya* [Security of digital ecosystems of transport and logistics services]. Saint Petersburg, Izd-vo SPbGEU, 2023. 187 p.

4. Parfenov A. V., Brovarnik I. A. Institucional'nye osnovy i logisticheskie ogranicheniya «parallel'nogo importa» tovarov v RF. Logistika: forsajt-issledovaniya, professiya, praktika [Institutional foundations and logistical constraints of “parallel import” of goods in the Russian Federation. Logistics: foresight research, profession, practice]. *Materialy III Nacional'noj nauchno-obrazovatel'noj konferencii (Sankt-*

*Peterburg, 28 oktyabrya 2022 g.)*. Saint Petersburg, Izd-vo SPbGEU, 2022. Part 1. Pp. 332-339.

5. Bag S., Dmitriev A. V., Sahu A. K. Barriers to adoption of blockchain technology in green supply chain management. *Journal of Global Operations and Strategic Sourcing*, 2020, p. 0027. DOI 10.1108/JGOSS-06-2020-0027.

6. Devonshire-Ellis C. China's H1 2023 Trade with BRI Countries Up 9.8%, Chinese BRI Investment Continues. 2023. Available at: <http://www.silkroad2021.org/index-825.html> (accessed: 07.09.2024).

7. Xiong Yu., Xu R., Wu S., Li S., Li L., Li Q. Evolution of the bilateral trade situation between Belt and Road countries and China. *Journal of Cleaner Production*, 2023, no. 414, pp. 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2023.137599>.

8. Dmitriev A. V. Formirovanie cifrovoj sredy transportnoj logistiki. Logistika – evrazijskij most [Formation of the digital environment of transport logistics. Logistics – Eurasian Bridge]. *Materialy XIII Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii (Krasnoyarsk, 25–29 aprelya 2018 g.)*. Krasnoyarsk, Izd-vo KrasGAU, 2018. Part 1. Pp. 88-92.

9. Parfenov A. V., Garnov I. B. *Elektronnaya kommerciya: uchebnoe posobie* [E-commerce: a study guide]. Saint Petersburg, Novyj vek Publ., 2008. 130 p.

10. Shcherbakov V. V., Bukrinskaya E. M., Vorob'eva I. B. i dr. *Cifrovaya logistika: uchebnyk* [Digital Logistics: a textbook]. Moscow, Yurajt Publ., 2023. 573 p.

11. Zakharov A. The International North-South Transport Corridor: The Prospects and Challenges for Connectivity between Russia and India. *MGIMO Review of International Relations*, 2023, vol. 16, no. 2, pp. 216-234. DOI 10.24833/2071-8160-2023-2-89-216-234.

12. *The Focus of China's Belt and Road Initiative*.

Available at: <https://www.statista.com/chart/31054/chinese-belt-and-road-initiative-investment-by-sector/> (accessed: 07.09.2024).

13. Parfenov A. V., Syuj N. Strategicheskie tekhnologicheskie trendy v cepyah postavok [Strategic technological trends in supply chains]. *Vestnik Rostovskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta (RINH)*, 2023, no. 1 (81), pp. 36-42.

14. Dmitriev A. V. Metodologicheskie osnovy upravleniya logistikoj transportno-skladskih centrov [Methodological foundations of logistics management of transport and warehouse centers]. *Izvestiya SPbGUEF*, 2012, no. 6 (78),

pp. 76-81.

15. Shcharbina Yu. A. International transport corridors in South Asia: geopolitical problems. *Zhurnal Belorusskogo gosudarstvennogo universiteta. Mezhdunarodnye otnosheniya*, 2023, no. 1, pp. 41-51.

16. Dmitriev A. V. *Cifrovizaciya transportno-logisticheskikh uslug v cepyah postavok. Logistika i upravlenie cepyami postavok: sbornik nauchnyh trudov* [Digitalization of transport and logistics services in supply chains. Logistics and supply chain management: a collection of scientific papers]. Pod redakciej V. V. Shcherbakova, E. A. Smirnovoj. Saint Petersburg, Izd-vo SPbGUEU, 2018. Vol. 2 (15). Pp. 65-76.

Статья поступила в редакцию 25.09.2024; одобрена после рецензирования 30.10.2024; принята к публикации 05.12.2024  
The article was submitted 25.09.2024; approved after reviewing 30.10.2024; accepted for publication 05.12.2024

#### **Информация об авторе / Information about the author**

**Ян Юйцин** — аспирант кафедры логистики и управления цепями поставок; Санкт-Петербургский государственный экономический университет; yuyutsin@mail.ru

**Yang Yuqing** — Postgraduate Student of the Department of Logistics and Supply Chain Management; Saint-Petersburg State Economic University; yuyutsin@mail.ru

