

Раздел 1 МОДЕЛИ, СИСТЕМЫ, СЕТИ В ЭКОНОМИКЕ И УПРАВЛЕНИИ

Section 1 MODELS, SYSTEMS, NETWORKS IN ECONOMICS AND MANAGEMENT

УДК 339.5
doi:10.21685/2227-8486-2022-3-1

К ВОПРОСУ О РОЛИ ЭКСПОРТНЫХ И ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ХАБОВ В РАЗВИТИИ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ И ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ

Е. В. Балахонова¹, О. В. Мещерякова², Сюй Дэ-хун³

^{1, 2} Пензенский государственный университет, Пенза, Россия

³ Сианьский международный университет, Сиань, провинция Шэньси, Китай

¹ m-a-r-t-a2005@yandex.ru, ² imsgu@bk.ru, ³ saydehun@yandex.ru

Аннотация. *Актуальность и цели.* Целью проведенного исследования было изучение роли экспортных и экспортно-импортных хабов в развитии межгосударственных торговых отношений и транспортно-логистических связей. Рассмотрен опыт создания экспортных и экспортно-импортных хабов на территории России и ее внешнеторговых партнеров. Установлено, что экспортные и экспортно-импортные хабы не только способствуют реализации проектов, в рамках которых они созданы, а также утверждению, укреплению и развитию торговых отношений и транспортно-логистических связей стран-партнеров, но и являются важной частью инфраструктуры региональной экономики, обеспечивают ее дальнейшее развитие, управление и координацию работы транспортных, торговых предприятий, товаропроизводителей и поставщиков продукции, способствуют созданию новых рабочих мест. *Материалы и методы.* Авторами проведено кабинетное исследование, информационной базой которого послужили правовые акты, официальные статистические данные Федеральной службы государственной статистики, материалы Российского экспортного центра, материалы официальных сайтов областных и республиканских органов власти, вторичная информация из периодических изданий и тематических интернет-ресурсов. *Результаты.* Проведенное исследование позволило выявить роль экспортных и экспортно-импортных хабов не только как действенного механизма установления и развития межгосударственных торговых отношений и транспортно-логистических связей, но и как драйвера экономического и социального развития территорий, на которых они создаются. *Выводы.* Реализация проектов по развитию транспортно-логистической, производственной инфраструктуры в полном объеме возможна при стабильной геополитической и экономической обстановке.

© Балахонова Е. В., Мещерякова О. В., Сюй Дэ-хун, 2022. Контент доступен по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 License / This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 License.

Ключевые слова: внешняя торговля, внешнеторговые отношения, транспортно-логистические связи, экспортный хаб, экспортно-импортный хаб

Для цитирования: Балахонова Е. В., Мещерякова О. В., Сюй Дэ-хун. К вопросу о роли экспортных и экспортно-импортных хабов в развитии межгосударственных торговых отношений и транспортно-логистических связей // Модели, системы, сети в экономике, технике, природе и обществе. 2022. № 3. С. 5–24. doi:10.21685/2227-8486-2022-3-1

ON THE ROLE OF EXPORT AND EXPORT-IMPORT HUBS IN THE DEVELOPMENT OF INTERSTATE TRADE RELATIONS AND TRANSPORT AND LOGISTICS LINKS

E.V. Balakhonova¹, O.V. Meshcheryakova², Xu De-hong³

^{1,2} Penza State University, Penza, Russia

³ Xi'an International University, Xi'an City, Shaanxi Province, China

¹ m-a-r-t-a2005@yandex.ru, ² imsgu@bk.ru, ³ saydehun@yandex.ru

Abstract. Background. The purpose of the study was to study the role of export and export-import hubs in the development of interstate trade relations and transport and logistics links. The experience of creating export and export-import hubs on the territory of Russia and its foreign trade partners is considered. It is established that export and export-import hubs contribute not only to the implementation of the projects within which they were created, as well as to the establishment, strengthening and development of trade relations and transport and logistics links of partner countries, but also are an important part of the infrastructure of the regional economy, ensure its further development, management and coordination of the work of transport, trade enterprises, commodity producers and suppliers of products, contribute to the creation of new jobs. *Materials and methods.* The authors conducted a desk study, the information base of which was legal acts, official statistical data of the Federal State Statistics Service, materials of the Russian Export Center, materials of the official websites of regional and republican authorities, secondary information from periodicals and thematic Internet resources. *Results.* The conducted research revealed the role of export and export-import hubs not only as an effective mechanism for establishing and developing interstate trade relations and transport and logistics links, but also as a driver of economic and social development of the territories in which they are created. *Conclusions.* The implementation of projects for the development of transport, logistics, and production infrastructure is possible in a stable geopolitical and economic environment.

Keywords: foreign trade, trade relations, transport and logistics links, export hub, export-import hub

For citation: Balakhonova E.V., Meshcheryakova O.V., Xu De-hong. On the role of export and export-import hubs in the development of interstate trade relations and transport and logistics links. *Modeli, sistemy, seti v ekonomike, tekhnike, prirode i obshchestve = Models, systems, networks in economics, technology, nature and society.* 2022;(3):5–24. (In Russ.). doi:10.21685/2227-8486-2022-3-1

Введение

В последние годы одной из важнейших для России является задача диверсификации экспорта и расширение его несырьевой неэнергетической составляющей, решение которой, с одной стороны, ослабит зависимость национальной экономики от колебаний конъюнктуры мировых рынков сырья, а с другой – будет способствовать созданию дополнительного спроса на рос-

сийскую продукцию и росту получаемой от ее реализации прибыли. В мае 2018 г. вышел указ президента «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», в соответствии с которым к указанному сроку объем экспорта несырьевых неэнергетических товаров (полученных в результате переработки начальных материалов и не относящихся к топливно-энергетическому комплексу) должен достигнуть 250 млрд долл. [1]. В том же 2018 г. началась реализация национального проекта «Международная кооперация и экспорт», состоящего из трех федеральных проектов («Промышленный экспорт», «Экспорт продукции АПК» и «Системные меры развития международной кооперации и экспорта») и предполагающего, что к 2030 г. рост экспорта несырьевых неэнергетических товаров составит не менее 70 % от уровня 2020 г. Меры государственной поддержки нацпроекта предполагают выделение в 2021–2024 гг. из федерального бюджета на поддержку экспорта более 650 млрд руб. Ключевыми целями национального проекта «Международная кооперация и экспорт», в частности, являются: увеличение экспорта несырьевых неэнергетических товаров, увеличение доли экспорта продукции обрабатывающей промышленности, сельскохозяйственной продукции и услуг в валовом внутреннем продукте страны [2].

Не отказываясь от поставок на мировые рынки углеводородного сырья (однако оказавшись в 2022 г. в условиях беспрецедентных санкционных ограничений – от установления предельных цен на свои продукты до уничтожения трубопроводной инфраструктуры, что повышает значимость эффективной диверсификации экспорта), Россия делает ставку на расширение в своем экспортном ассортименте таких групп товаров, как: непищевая сельскохозяйственная продукция; продовольствие; химические товары; текстиль, одежда и обувь; лесобумажные товары; драгоценные металлы и камни; металлопродукция; продукция машиностроения; стекло, керамика и стройматериалы; прочие промышленные товары. Доля этих групп товаров в общем объеме российского экспорта постоянно растет; в 2020 г. она приблизилась к половине, составив 48 % [3].

Достижение поставленных целей требует создания для российских экспортеров максимально льготных условий как на уровне институциональной среды, так и на уровне экспортной инфраструктуры.

Материалы и методы

Авторами проведено кабинетное исследование, информационной базой которого послужили правовые акты, официальные статистические данные Федеральной службы государственной статистики, материалы Российского экспортного центра, материалы официальных сайтов областных и республиканских органов власти, вторичная информация из периодических изданий и тематических интернет-ресурсов.

Результаты и обсуждение

Одним из действенных механизмов поддержки и развития экспорта является создание экспортных хабов, представляющих собой собранную из различных элементов в один инструмент торговую и транспортно-логистическую инфраструктуру и экспортно-импортных хабов – систем взаимосвязанных транспортных узлов, в которых сходятся транспортные потоки.

Проработка вопроса и первые шаги к созданию на территории Российской Федерации и ее торговых партнеров таких хабов начались с 2017 г., когда бывший на тот момент председателем правительства Российской Федерации Д. А. Медведев в ходе заседания президиума Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам предложил для развития логистической инфраструктуры организовать в Приморском крае снабженный перерабатывающими мощностями, специализирующийся на сельскохозяйственной продукции экспортно-импортный хаб. Было отмечено, что отраслевым союзам и ассоциациям необходимо проявить высокую активность с целью продвижения своих товаров на международный рынок, а государству – оказывать им поддержку в рамках существующих механизмов.

Одним из регионов, активно приступивших к созданию экспортных хабов, стала Ульяновская область. В марте 2019 г. в Праге состоялось XI заседание Межправительственной комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству между Российской Федерацией и Чешской Республикой, в рамках которого между Ульяновской областью и компанией «MRKinvest» было подписано соглашение о сотрудничестве в создании торгово-логистической инфраструктуры (экспортного хаба) на территории Чешской Республики [4].

Торгово-логистический хаб «Сделано в Ульяновской области» начал свою работу в сентябре 2019 г., его основной задачей стало продвижение продукции региональных компаний малого и среднего бизнеса на зарубежные рынки с минимальными для них издержками, увеличение экспортного товарооборота и рентабельности бизнеса. Экспортерам была предоставлена инфраструктура, необходимая для транспортировки, складского хранения и продвижения их товаров. Размещенный рядом с аэропортом хаб включал в себя склад, помещения для переговоров и шоурум общей площадью 250 кв.м с возможностью расширения их до 2500 кв.м. На его базе осуществлялся поиск партнеров и клиентов, проводились переговоры между ульяновским и иностранным бизнесом, продвигались областные торговые марки, оказывалась юридическая, маркетинговая, аналитическая и другая консультационная помощь региональным компаниям в открытии собственных представительств и создании совместных проектов за рубежом. На первом этапе резидентами хаба в Чехии стали десять ульяновских предприятий, которые смогли в полной мере оценить предоставляемые им преимущества в преодолении барьеров: сложной логистики, перебоев с наличием товара на территории Евросоюза, сложных процедур поставки продукции на европейский рынок, высокой стоимости транспортировки образцов, а также поиска инвесторов и закущиков их продукции [5].

Софинансирование проекта со стороны регионального бюджета предусматривалось на шесть месяцев, далее финансирование экспортного хаба полностью возлагалось на его резидентов. Стоимость реализации проекта оценивалась в 460 тыс. руб. на сопровождение выхода на международные рынки одной компании в течение полугода. Автор проекта (руководитель Корпорации развития предпринимательства Р. Гайнетдинов) рассчитывал, что за первый год работы хаба будет заключено не менее 20 первичных экспортных контрактов на сумму 2–3 млн долл. и не менее 20 товарных групп выйдут на внешний рынок. К 2025 г. прогнозировался рост объема экспорта продукции ульяновских предприятий в Восточную Европу и страны Европейского Союза в 2,5 раза [6].

Чешский проект оказался успешным, и в дальнейших планах было открытие ульяновских экспортных хабов на Ближнем Востоке (рассматривались варианты их размещения в Королевстве Бахрейн и Арабских Эмиратах, по поводу чего были проведены предварительные переговоры с деловыми кругами этих стран), а также в Юго-Восточной Азии («на перекрестке между Южной Кореей, Китаем и Вьетнамом»). Однако начавшаяся пандемия коронавируса и вызванные ею ограничения помешали осуществлению этих планов.

Эксперты видят в торгово-логистических хабах перспективное направление стимулирования развития экспорта. Так, аналитик инвестиционной группы «Финам» А. Корнев считает, что «сам по себе подход к такому корпоративному взаимодействию не нов, он... применяется в различных формах, в том числе и в инвестиционной деятельности территорий опережающего развития, к примеру, взаимодействие регионов Дальнего Востока со странами Азиатско-Тихоокеанского региона», однако «то, что Ульяновская область обратила внимание именно на малый и средний бизнес, продвигая его экспортную составляющую, это для региона очень большой плюс». По словам замдиректора Ассоциации малых и средних экспортеров Е. Щипковой, «отдельные элементы подобной системы поддержки экспорта... внедряются некоторыми регионами, но в таком комплексном виде, как это реализуется Ульяновской областью, практика экспортных хабов пока не распространена». Она считает, что этот перспективный инструмент будет востребован в региональной политике поддержки развития экспортной деятельности [7]. Что касается правительства Ульяновской области, то оно выразило надежду, что экспортные хабы перестанут быть региональным проектом и получают федеральную помощь в форме включения этого инструмента поддержки развития экспортной деятельности в программы Российского экспортного центра.

В 2018 г. было принято решение создавать крупный Южный экспортно-импортный хаб на Кубани, что закреплено в «Стратегии социально-экономического развития Краснодарского края до 2030 года». Он должен объединить девять морских портов, четыре аэропорта Кубани, а также автомобильные и железнодорожные магистрали. Торгово-транспортно-логистический хаб обеспечит новые возможности для экспорта российской продукции на мировой рынок. На данный момент мощность транспортной инфраструктуры региона недостаточна, что негативно сказывается на развитии расположенных в нем портов, в первую очередь наиболее крупного и значимого, единственного универсального глубоководного на юге России, осуществляющего круглогодичную навигацию и обеспечивающего выход на международные внешнеторговые пути – Новороссийского морского порта. К 2030 г. планируется существенный региональный рост грузооборота: Новороссийский транспортный узел – до 224 млн т грузов в год (со 170 млн т по состоянию на 2019 г.), Таманский транспортный узел – с 67 до 200 млн т грузов в год за тот же период, Туапсинский – с 25 до 40 млн т. Для достижения этих результатов бизнесу и государству необходимо инвестировать в проект создания Южного хаба 1,2 трлн руб. [8], за счет этих вложений расширить аэропорт Краснодара; построить или реконструировать несколько крупных кубанских портов; проложить новые автотрассы и железнодорожные магистрали, модернизировать уже имеющиеся. В Новороссийске будет построен оптово-распределительный центр (продовольственный хаб), который станет принимать на кратковременное хранение товары народного потребления и продукты питания, проводить их комплектацию и отправлять в магазины.

Эксперты весьма оптимистично оценивают перспективы Южного экспортно-импортного хаба. Член совета директоров ОАО «Агентство развития Краснодарского края» Е. Змиев считает: «Развитие транспортно-логистической системы Краснодарского края можно охарактеризовать кратко: чем больше, тем лучше. При всем многообразии транспортных каналов, проходящих через территорию Краснодарского края, потребности в них гораздо выше. При правильной организации процессов и конкурентном доступе не будет отбоя от инвесторов, желающих вложиться в безрисковый, прибыльный и масштабный инфраструктурный бизнес. В этом случае государство сэкономит немало средств и обеспечит реализацию большего количества востребованных экономикой проектов» [9].

Южный экспортно-импортный хаб обеспечит стратегическое взаимодействие и комплексное развитие с Транскавказским коридором и Каспийским хабом, в результате чего будет создан глобальный конкурентоспособный механизм развития торгово-транспортно-логистической системы Юга России. Создающийся хаб включит в себя такие транспортно-логистические узлы, как: Краснодар, Новороссийск, Темрюкский и Туапсинский районы, а также ряд инвестиционных проектов, включенных в единую систему Южного транспортно-логистического комплекса. Планируется, что привлечение инвестиций в проект позволит создать единую технологическую платформу сервисов (транспортно-логистическую IT-платформу), которую можно будет использовать в масштабах транспортно-логистического комплекса всей страны. Усилится значение региона в системе международных транспортных коридоров, повысится пропускная способность и эффективность транспортно-логистической инфраструктуры, а также возрастет качество услуг в сфере транспорта и логистики. Кроме того, в числе ожидаемых результатов реализации проекта – ускорение темпов роста экономики, создание ряда новых производств и 10,2 тыс. рабочих мест, что сделает Краснодарский край основными экспортно-импортными воротами страны [10].

Одной из главных задач проекта создания Южного экспортно-импортного хаба является увеличение объемов несырьевого неэнергетического экспорта: продуктов питания, вторичной переработки. В 2020–2021 гг. Краснодарский край (+1,4 млрд долл.) и Ростовская область (+2,2 млрд долл.) входят в число регионов с наивысшими показателями по этому виду экспорта. Их основными внешнеторговыми партнерами являются: Китай, Республика Беларусь, Казахстан и Турция. В частности, у китайского потребителя популярны такие российские продукты, как: подсолнечное масло, продукция мясопереработки, консервы, мороженое и краснодарский чай.

Россия и Китай заинтересованы в укреплении и расширении взаимовыгодных торговых отношений. Надо сказать, что с разной долей успеха эта задача решается на протяжении довольно длительного времени. В целом показатели впечатляющие – за последние 15 лет объем торговли между Россией и Китаем вырос в три раза. В прошлом году наши страны отметили 20-летнюю годовщину с момента подписания Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве; совместными усилиями они обеспечивают поступательное развитие двусторонних отношений, оказывают друг другу поддержку в вопросах, касающихся своих национальных интересов. В настоящий момент в условиях обострения геополитической обстановки и значительного санкционного давления на российскую экономику со стороны США, Канады, Япо-

нии, Австралии, а также государств – членов Европейского союза – развитие российско-китайских торговых отношений и транспортно-логистических связей получает дополнительные стимулы.

С 2010 г. Китай является крупнейшим торговым партнером Российской Федерации по объемам как экспорта, так и импорта. Вклад в рост экспортных показателей вносят не только расширение физических объемов поставок, но и повышение мировых цен на экспортируемые товары. По данным Федеральной таможенной службы России и Главного таможенного управления Китайской Народной Республики, после 2014 г., когда произошло ощутимое снижение показателей товарооборота между нашими странами, наблюдается не всегда ровный, но все же их устойчивый рост, значительно ускорившийся, начиная с 2020 г. [11]. Китай стал и главным контрагентом России по несырьевому неэнергетическому экспорту. В январе – ноябре 2019 г. он импортировал российских товаров из этой категории на сумму 12,52 млрд долл. (+14,2 % к аналогичному периоду 2018 г.) [12], в 2020 г. – на 16,32 млрд долл. [13], в январе – ноябре 2021 г. – на 15,60 млрд долл. [14].

В структуре российского экспорта присутствуют: древесина и целлюлозно-бумажные изделия, металлы и изделия из них, продовольственные товары, продукция химической промышленности, машины, оборудование и транспортные средства. Китайская Народная Республика в свою очередь экспортирует в Российскую Федерацию высокотехнологичное оборудование, машины и транспортные средства, продукцию химической промышленности, текстиль и обувь, металлы и изделия из них, продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье [11].

Будучи заинтересованным в развитии торговых отношений и транспортно-логистических связей с Россией, Китай также создает на своей территории хабы для приема и распределения импортируемой из соседней страны продукции. Так, в августе 2018 г. в портовом городе Инкоу (северо-восточная провинция Ляонин) был открыт крупнейший хаб для импорта российской сельскохозяйственной продукции: прежде всего сои и кукурузы. Объем импорта предполагалось довести с 2 млн т в год открытия до 20 млн т спустя несколько лет после него [15]. Операторы проекта отмечали, что российская соя может заменить американскую (закупки которой были ограничены в рамках китайско-американской торговой войны), оказавшись более конкурентоспособной, поскольку не подвергается генной модификации, а при ее выращивании российские аграрии используют гораздо меньше удобрений, чем американские. Существенным преимуществом сотрудничества с российской стороной стали и более низкие затраты на перевозку грузов. Кроме того, китайская сторона получила бонус в виде стимула для развития города Инкоу. Чтобы обслуживать растущий товарооборот (потенциал которого оценивается приблизительно в 10 млрд долл. [16]) и принимать миллионы тонн бобовых, потребуется провести реконструкцию портовой инфраструктуры.

В октябре 2021 г. на территории Харбинской бондовой зоны китайским подразделением Российско-китайской агропромышленной группы «Рус-Грейн» был открыт таможенный складской комплекс «Made in Russia», используемый для консолидации российской экспортной продукции, поставляемой в Китай из регионов Приволжского федерального округа. Этот комплекс был создан в рамках реализуемого с 2019 г. в Пензенской области проекта «Пенза – Харбин», на подробном рассмотрении которого мы сейчас и остановимся.

Пензенская область вносит важный вклад в развитие российско-китайских торговых отношений и логистических связей. Ее отличают выгодное транспортно-географическое расположение и удобная логистика: регион находится на пересечении автомобильных федеральных трасс и железнодорожных путей: Центр – Восток и Юг – Север. Благодаря созданному в ходе реализации проекта «Волга – Янзцы», в рамках которого выстраиваются торговые отношения между 14 регионами Приволжского федерального округа и шестью провинциями Китая, прямому железнодорожному сообщению нормативный срок доставки грузов сокращен с месяца до десяти суток.

Объем валового регионального продукта Пензенской области по итогам 2021 г. достиг уровня 493,1 млрд руб. [17], 157 529,2 тыс. руб. из них пришлось на продукцию сельского хозяйства [18]. По темпам экономического роста область вошла в пятерку регионов России и стала лидером в Приволжском федеральном округе.

Аграрная отрасль является одним из драйверов экономики региона. Природно-климатические условия обуславливают специализацию сельского хозяйства в области растениеводства на производстве зерна, подсолнечника и сахарной свеклы, в области животноводства – мяса птицы, свиней, крупного рогатого скота и молока. Начиная с 2007 г., по темпам роста производства сельскохозяйственной продукции Пензенская область значительно опережает среднероссийские показатели [19].

В 2020 г. в аграрный сектор региона было инвестировано более 19 млрд руб. [20]. В 2022 г. посевные площади области составили более 1561,1 тыс. га (прирост к предыдущему году на 56,7 тыс. га) [21]. По ряду производственных показателей сельского хозяйства Пензенская область занимает лидирующие позиции: по итогам за январь – апрель 2022 г. – первое место среди субъектов Приволжского федерального округа по надою молока на одну корову молочного стада в крупных, средних и малых сельхозорганизациях – 3099 кг (темп роста – 103,5 %) и второе место по производству скота и птицы на убой (в живом весе) – 146,4 тыс. т (темп роста – 113,1 %) [22]; начиная с 2018 г., первое место в России по производству мяса индейки (в 2021 г. – 238 тыс. т в живом весе) [23].

В 2021 г. внешнеторговый оборот Пензенской области составил 717 345,5 тыс. долл., увеличившись по сравнению с 2020 г. на 12 304,7 тыс. долл. (+1,7 %). При этом экспорт снизился на 45 546,2 тыс. долл. (–11,3 %) и составил 357 972,4 тыс. долл., импорт вырос на 57 850,9 тыс. долл. (+19,2 %) и достиг 359 373,1 тыс. долл. Торговыми партнерами Пензенской области в 2021 г. являлись 98 стран (при экспорте – 88, при импорте – 65), основными торговыми партнерами были страны дальнего зарубежья (их доля в товарообороте составила 65,0 %: в экспорте – 48,1 %, в импорте – 81,9 %). Доля Китая в экспорте – 2,7 %, в импорте – 20,1 % (это второй после США по доле в общем объеме импорта Пензенской области показатель) [24]; в 2019 г. Пензенская область вошла в десятку наиболее активных по экономическим отношениям с Китаем российских регионов [25].

В товарной структуре экспорта преобладали: продовольственные товары и сырье для их производства – 39,7 % от общего объема экспорта области; машины, оборудование и транспортные средства – 17,2 %; другие товары – 15,0 %; металлы и изделия из них – 13,5 %. В товарной структуре импорта – машины, оборудование и транспортные средства – 48,3 %; металлы и изделия

из них – 12,9 %; продукция химической промышленности, каучук – 12,4 %; древесина и целлюлозно-бумажные изделия – 10,5 %; продовольственные товары и сырье для их производства – 10,1 % [24].

Ведущим видом экономической деятельности Пензенской области является промышленное производство. Промышленный комплекс включает в себя около 250 крупных и средних предприятий, обеспечивающих занятость более 90 тыс. человек (23 % от общей численности работающих в области) и поступление в консолидированный бюджет региона более 50 % налогов и сборов. В промышленности производится четверть валового регионального продукта.

Распределение удельного веса в структуре промышленного производства выглядит следующим образом: пищевые продукты – 38,1 %; компьютеры, электронные и оптические изделия – 13,9 %; не включенные в другие группировки машины и оборудование – 8,7 %; бумага и бумажные изделия – 6,0 %; готовые металлические изделия – 6,0 %; электрооборудование, электронное и оптическое оборудование – 4,1 %; прочие неметаллические минеральные продукты – 4,7 % [26].

Наиболее крупный вклад в областной бюджет вносят:

1. АО «Пензтяжпромарматура» – выпуск арматуры для трубопроводов.
2. ООО «Станкомашстрой» – поставка металлообрабатывающих станков с высоким уровнем сопутствующего сервиса.
3. АО «Пензенский кузнечно-прессовый завод» – изготовление кованых и штампованных изделий для отраслей промышленности и энергетики.
4. АО «ПО "Электроприбор"» – изготовление специальных средств связи и телекоммуникации.
5. ООО «Пензхиммаш» – выпуск крупнотоннажного оборудования для нефтепереработки, химии и металлургии.
6. ПАО «Электромеханика» – выпуск автоматизированных информационно-измерительных систем.
7. АО «Пензадизельмаш» – изготовление дизелей и турбокомпрессорного оборудования.

Как уже было сказано, с 2019 г. Пензенская область реализует проект «Пенза – Харбин», призванный стать драйвером ее развития в стратегической перспективе. Его основная идея состоит в консолидации сложившихся и потенциальных административных, транспортно-логистических, инфраструктурных и товарных решений в целях создания и реализации нового формата комплекса системных мер поддержки международной российско-китайской кооперации и экспорта на примере межрегионального сотрудничества Пензенской области и провинции Хэйлунцзян.

Инициаторами проекта выступили: Правительство Пензенской области, Народное Правительство провинции Хэйлунцзян и Российско-китайская агропромышленная группа «РусГрейн». Участниками с российской стороны стали: ООО «РусГрейн», ООО «ТрансТерминал», ОАО «РЖД», ООО «РЖД Логистика», китайскую сторону представляют: Harbin Volga Supply Chain Management Co., Ltd, Heilongjiang Agricultural Investment Co., Ltd, Chongqing RusGrain Trading Co., Ltd.

Целью проекта является разработка и реализация пилотного формата тиражируемой бизнес-модели системных мер развития и поддержки межрегиональной кооперации и экспорта на примере Пензенской области и провинции Хэйлунцзян.

К задачам проекта относятся:

1. Разработка и внедрение новых транспортно-логистических решений, оптимизирующих условия железнодорожных контейнерных перевозок российско-китайских экспортно-импортных грузов, исключая необходимость использования промежуточных морских перевозок.

2. Развитие новых форматов логистической инфраструктуры как одного из базовых инструментов системных мер поддержки международной кооперации и экспорта.

3. Развитие международных финансовых инструментов, обеспечивающих поддержку системным решениям продвижения экспорта российской продукции на китайском рынке.

4. Развитие экспортного потенциала региона за счет создания на территории Харбинской комплексной бондовой зоны новых перерабатывающих мощностей сельскохозяйственной продукции, поставляемой с территории Пензенской области в Харбин с использованием контейнерного маршрута Пенза – Харбин.

5. Развитие экспортного потенциала Пензенской области за счет создания на территории региона новых производств экспортно-ориентированных видов сельскохозяйственной продукции в рамках деятельности совместных российско-китайских предприятий, продукция которых может поставляться с территории Пензенской области в Харбин с использованием контейнерного маршрута Пенза – Харбин.

6. Развитие формата деятельности пензенского Центра поддержки экспорта за счет внедрения услуги «внешнего офиса».

Функциональная бизнес-модель проекта «Пенза – Харбин» представлена на рис. 1.

А. Вариант «Пенза-Харбин»



Б. Вариант «Харбин-Пенза»

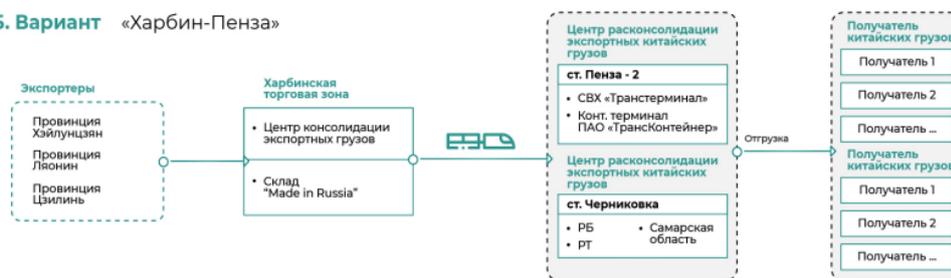


Рис. 1. Функциональная бизнес-модель проекта «Пенза – Харбин» [27]

Структура управления включает проектный офис в Москве, а также офисы в Пензе, Уфе и Харбине.

К обеспечивающим реализацию задач проекта бизнес-процессам относятся:

1. Внедрение новых транспортно-логистических решений:

а) запуск регулярных прямых железнодорожных контейнерных маршрутов Пенза – Харбин и Харбин – Пенза с использованием сухопутного погранперехода Забайкальск – Маньчжурия;

б) разработка и внедрение особых технических условий для железнодорожных контейнерных перевозок новых видов экспортируемой сельскохозяйственной продукции (гранулированных шротов и жмыхов);

в) разработка и внедрение оптимальных маршрутных решений, обеспечивающих максимальный географический охват территорий консолидации экспортных и импортных грузов путем создания межрегиональных центров консолидации/расконсолидации грузов (г. Пенза, г. Уфа);

г) разработка и внедрение специальных «тарифных коридоров», привлечение механизмов государственного бюджетного субсидирования расходов на перевозку экспортных грузов в составе контейнерных поездов со стороны правительств Российской Федерации и Китайской Народной Республики.

2. Развитие логистической инфраструктуры:

а) запуск в эксплуатацию в конце 2021 г. на станции Пенза-2 нового таможенного склада временного хранения «Транстерминал» и контейнерного терминала для консолидации российских экспортных грузов и расконсолидации китайских экспортных грузов, поступающих из Харбина контейнерным поездом Пенза – Харбин;

б) запуск в эксплуатацию в конце 2021 г. на станции Черниковка (г. Уфа) межрегионального Центра консолидации экспортных российских грузов из республик Башкортостан, Татарстан и Самарской области, и расконсолидации китайских грузов, поступающих из Харбина контейнерным поездом;

в) запуск в эксплуатацию в конце 2021 г. на территории Харбинской бондовой зоны складского комплекса под торговой маркой «Made in Russia», предназначенного для расконсолидации российских экспортных грузов, поступающих из Пензы (Уфы) в Харбин контейнерным поездом и консолидации китайских экспортных грузов, предназначенных для перевозки из Харбина в Пензу (Уфу) прямым контейнерным поездом.

3. Развитие производственной инфраструктуры:

а) запуск в 2022 г. совместно с Правительством Пензенской области российско-китайского проекта «Соя», предусматривающего создание на территории региона земельного полигона для выращивания высококачественной сои, создание в регионе новых мощностей по производству соевого масла с использованием современного китайского технологического оборудования, экспорт производимой продукции в Харбин с использованием маршрута контейнерного поезда Пенза – Харбин;

б) запуск в 2023 г. совместно с Хэйлунцзянской сельскохозяйственной инвестиционной корпорацией на территории Харбинской комплексной зоны проекта, предусматривающего строительство мощностей по переработке зерновых культур и производству муки и зерна, поставляемого из Пензы контейнерным поездом Пенза – Харбин.

4. Развитие проектных международных финансовых инструментов:

а) развитие практики международного финансового факторинга, обеспечивающего российским экспортерам доступный механизм минимизации времени оборота финансовых средств по экспортным контрактам с китайскими покупателями при соблюдении следующих условий:

– наличие действующих экспортных контрактов с китайскими покупателями;

– получение положительного заключения от китайских надзорных органов (таможенной и налоговой службы);

– наступление факта поступления российской продукции на склад «Made in Russia» на территории Харбинской бондовой зоны;

– наличие положительного заключения китайских государственных органов фитосанитарного и лабораторного надзора о качестве поступившей российской продукции;

б) развитие практики поставок российскому агропромышленному комплексу современного китайского технологического оборудования (в том числе для производства соевого, кукурузного, льняного и рапсового масла) с применением различных форм финансового лизинга путем создания совместных российско-китайских предприятий с предоставлением китайской стороной оборудования в качестве ее вклада в уставной капитал.

5. Развитие формата деятельности пензенского Центра поддержки экспорта:

а) разработка и внедрение в тестовом режиме практики предоставления пензенским экспортерам комплексных услуг, предусмотренных ст. 13 Приказа № 77 от 18.02.2021 г. Минэкономразвития России, с привлечением через харбинский офис ГК «RusGrain» специалистов местных органов сертификации, таможенного и налогового контроля, стандартизации и защиты интеллектуальной собственности;

б) применение практики субсидирования ставки аренды площадей складского комплекса «Made in Russia» в соответствии с требованиями указанного выше приказа.

Изначально намеченные на ноябрь 2021 г. сроки старта проекта были перенесены на более поздний период, поскольку именно в ноябре 2021 г. китайская сторона ввела ряд антиковидных ограничений на железнодорожную поставку российской продукции на свою территорию. Кроме того, Главное таможенное управление КНР с 1 января 2022 г. ввело новые требования по аккредитации российских производителей экспортируемой в Китай продукции [28].

31 января 2022 г. в Москве состоялось подписание Дорожной карты мероприятий по подготовке к запуску проекта «Пенза – Харбин», а в апреле – встреча губернатора Пензенской области **О. В. Мельниченко** с курирующим Приволжский федеральный округ зампредом правительства РФ **Д. Н. Чернышенко**. Ее главной темой стало расширение экспорта в нейтральные страны, чему может способствовать строительство логистического центра «Пенза – Харбин». Пензенскому региону реализация этого проекта позволит увеличить экспорт в Китайскую Народную Республику до 1,5 млрд руб. в год [29].

Фактором повышения эффективности новой бизнес-модели проекта «Пенза – Харбин» стали достигнутые с китайскими партнерами договоренно-

сти об интеграции разработанной в 2021 г. специалистами АО «РЖД Логистика» электронной торговой площадки «РЖД маркетплейс» в действующие на китайском рынке модели международного маркетплейса. Это позволит максимально использовать услуги проекта «Пенза – Харбин» по продвижению российской продукции на рынок региона Маньчжурии, численность населения которого достигает 350 млн человек [30].

Реализация проекта предполагает создание следующей структуры встречного товаропотока: продукция экспорта – сельхозпродукция (соевые бобы, кукуруза, рапс, лен, зерновые культуры, масличные шрота и жмыхи), пищевая продукция (растительные масла, сахарный песок, мука, кондитерские изделия, лимонная кислота, мед, мороженое, сгущенное молоко) и продукция лесопереработки (древесные плиты, пиломатериалы, мебель из натурального дерева); продукция импорта – товары народного потребления (одежда, обувь, аксессуары, посуда, ткани, электроосветительные приборы), овощи и фрукты (чеснок, перец, лимоны, мандарины, капуста, медовое помело, фруктовые концентраты), продукция промышленного производства (мебель, мебельная фурнитура, автокомплекующие, хозяйственные товары, метизы, трубная продукция, продукция машиностроения) и компоненты для производства комбикормов (аминокислоты, витаминные добавки).

Первая отправка из Пензы в Китай железнодорожного состава с 2,2 т растительного масла (100 контейнеров с размещенными в них флекситанками емкостью 21,5 т) на общую сумму более 3 млн долл. состоялась 28 ноября 2019 г. До создания компании «РусГрейн» произведенное в Пензе масло поставлялось в Китай другими трейдерами из Поволжского региона. Логистическая уникальность контейнерного поезда состоит в том, что перевозимые им три партии подсолнечного и рапсового масла расконсолидируются во Владивостокском порту и отправляются далее по трем маршрутам: в Шанхай, Чунцин и Циндао [31]. Ранее из России в Китай растительное масло во флекситанках доставлялось морским путем либо перегружалось на границе с железнодорожного на автомобильный транспорт для перевозки до склада покупателя. Эти логистические варианты занимали продолжительное время (как уже было сказано ранее, около месяца) и требовали сложных технических решений. В рамках проекта «Пенза – Харбин» компания «РусГрейн» стала единственной российской компанией, реализующей экспортную логистику поставки сельхозпродукции в Китай в трансграничном формате «склад – склад» [32]. Она использует собственные склады на территории Пензенской области, где консолидируются экспортные грузы, а также арендуемые в Центральном Китае и Харбине склады, где размещается прибывшая из Пензы продукция и откуда она реализуется на местном рынке.

Проект «Пенза – Харбин», спроектированный под потребности российской и китайской сторон, может быть интересен и странам, осуществляющим транзитные перевозки своих грузов по территории России. В мае 2022 г. на V Международном форуме деловых контактов «Брест-2022» состоялась презентация проекта, в ходе которой заместитель гендиректора ООО «РусГрейн» по экспортному развитию М. В. Петров поделился опытом организации экспорта сельскохозяйственной продукции в Китай с использованием прямых железнодорожных контейнерных поездов Пенза – Маньчжурия – Харбин, Пенза – Маньчжурия – Ченду и находящихся под управлением рос-

сийско-китайской агропромышленной группы «RusGrain», расположенных на территории свободных экономических зон Харбин и Ченду таможенных складов.

Принимавший участие в форуме Председатель правительства Пензенской области Н. П. Симонов обратил внимание участников встречи (среди них были представители региональных предприятий мебельной, мясной и молочной промышленности, а также предприятий, занятых переработкой сельскохозяйственной продукции) на новые для белорусского экспорта логистические возможности, возникшие после открытия 5 мая 2022 г. сухопутного погранперехода Достык – Алашанькоу для перевалки замороженной продукции в рефрижераторных контейнерах. С руководством Брестской области были достигнуты договоренности о проработке условий запуска регулярных железнодорожных контейнерных маршрутов Брест – Пенза – Алашанькоу – Ченду и Ченду – Алашанькоу – Пенза – Брест для совместной транспортировки пензенской и брестской экспортной продукции в Центральный Китай, а в обратном направлении – китайской продукции, поставляемой на российский и белорусский рынки. Прямой контейнерный маршрут через Пензу и Алашанькоу позволит белорусским экспортерам значительно (более чем на 3000 км) сократить протяженность пути их товаров в Китай [33].

В перспективе, при условии нормализации международной обстановки, восстановления полноценных торговых отношений между Россией и европейскими странами, возобновления функционирования разорванных в 2022 г. цепочек поставок, указанные железнодорожные маршруты могут использоваться для доставки европейских экспортных товаров в Китай и китайских – в обратном направлении.

Заключение

Как показывает практика, созданные и находящиеся в стадии создания на территории России и ее внешнеторговых партнеров, важнейшим из которых является Китай, экспортные и экспортно-импортные хабы не только способствуют реализации проектов, в рамках которых они открылись, а также установлению, укреплению и развитию торговых отношений и транспортно-логистических связей стран-партнеров, но и являются важной частью инфраструктуры региональной экономики, обеспечивают ее дальнейшее развитие, управление и координацию работы транспортных, торговых предприятий, товаропроизводителей и поставщиков продукции, способствуют созданию новых рабочих мест.

Исходя из этого можно утверждать, что реализация проекта «Пенза – Харбин», предусматривающая: внедрение новых транспортно-логистических решений, развитие логистической и производственной инфраструктуры, развитие проектных международных финансовых инструментов и формата деятельности Пензенского Центра поддержки экспорта, внесет значительный вклад в экономическое развитие не только Пензенской области, но и других задействованных в проекте регионов Приволжского федерального округа, будет способствовать укреплению торговых отношений и транспортно-логистических связей России с Китаем и странами, использующими логистические возможности в рамках проекта для экспорта своей продукции на китайский рынок.

К сожалению, нет полной уверенности в том, что в современных геополитических и экономических реалиях проект будет реализован в полном объеме и в установленные сроки.

Список литературы

1. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года // Официальный сайт Президента России. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/57425> (дата обращения: 20.09.2022).
2. Опубликован паспорт национального проекта «Международная кооперация и экспорт» // Официальный сайт Правительства России. URL: <http://government.ru/info/35564/> (дата обращения: 20.09.2022).
3. Алпатов И. Доля несырьевого экспорта в 2020 году составила 48 % // Российская газета. URL: <https://rg.ru/2021/01/28/dolia-nesyrevogo-eksporta-v-2020-godu-sostavila-48.html> (дата обращения: 20.09.2022).
4. Пресс-релиз об итогах XI заседания Межправительственной комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству между Российской Федерацией и Чешской Республикой // Партнерство для модернизации Россия – ЕС. URL: <https://www.ru-eu.org/news/69210/> (дата обращения: 24.09.2022).
5. В Праге начал работать торгово-логистический хаб «Сделано в Ульяновской области» // 73online.ru. URL: <https://73online.ru/t/v-prage-nachal-rabotat-torgovo-logisticheskiy-hab-sdelano-v-ulyanovskoy-oblasti-71722> (дата обращения: 24.09.2022).
6. «460 тыс. рублей на выход одной компании на международные рынки». Экспортный хаб от Гайнетдинова в Чехии: смотрим проект // Улпресса. URL: <https://ulpressa.ru/2019/12/16/460-тыс-рублей-на-выход-одной-компании-на/> (дата обращения: 24.09.2022).
7. Двери за рубеж // Коммерсантъ. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4157784> (дата обращения: 24.09.2022).
8. На Кубани обсудили реализацию флагманского проекта по созданию экспортно-импортного хаба // Официальный сайт Администрации Краснодарского края. URL: <https://admkrain.krasnodar.ru/content/1131/show/503863/> (дата обращения: 24.09.2022).
9. Хаб масштабом с регион. Кубань хочет стать главными воротами для экспорта и импорта России // Новая Кубань. URL: <https://newkuban.ru/news/khab-masshtabom-s-region-kuban-khochet-stat-glavny25122018/> (дата обращения: 24.09.2022).
10. Устойчивый экспорт: как развивать экспортно-импортный хаб в Краснодарском крае // Эксперт Юг. URL: <https://expertsouth.ru/news/ustoychivyyu-eksport-kak-razvivat-eksportnoimportnyu-khab-v-krasnodarskom-krae/> (дата обращения: 24.09.2022).
11. Болдова К. Товарооборот России и Китая в 2021 году побил рекорд // Открытый журнал. URL: <https://journal.open-broker.ru/radar/rekord-tovarooborota-rossii-i-kitaya/> (дата обращения: 28.09.2022).
12. Несырьевой неэнергетический экспорт в январе-ноябре 2019 года превысил показатели прошлого года // Российский экспортный центр. URL: <https://www.exportcenter.ru/press-center/nesyrevoy-neenergeticheskiy-eksport-v-yanvare-noyabre-2019-goda-prevysil-pokazateli-proshlogo-goda/> (дата обращения: 28.09.2022).
13. Итоги экспорта России 2020 г.: уточненные данные. М. : Аналитический центр РЭЦ, 2021. С. 7.
14. Несырьевой неэнергетический экспорт России установил исторический рекорд и превысил \$191 млрд // Российский экспортный центр. URL: <https://www.exportcenter.ru/press-center/nesyrevoy-neenergeticheskiy-eksport-rossii-ustanovil-istoricheskiy-rekord-i-prevysil-191-mlrd/> (дата обращения: 28.09.2022).

15. Американо-китайский торговый конфликт: кто получит дивиденды // Siluxgc.com. URL: <http://ru.siluxgc.com/html/R1673/201808/92069412787.shtml> (дата обращения: 29.09.2022).
16. Китай построил крупнейший хаб для импорта российской сельхозпродукции // ЭКД! URL: <http://ekd.me/2018/08/kitaj-postroil-krupnejshij-hab-dlya-importa-rossijskoj-selhozprodukcii/> (дата обращения: 29.09.2022).
17. Пензенская область стала лидером ПФО по темпам экономического роста // Коммерсант.ру. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5307191#:~:text=Объем%20валового%20регионального%20продукта%20Пензенской,федеральном%20округе%20-%20на%203%25> (дата обращения: 30.09.2022).
18. Пензенская область в цифрах 2021 : краткий стат. сб. Пенза, 2022. С. 46.
19. О стратегии социально-экономического развития Пензенской области на период до 2035 года : закон Пензенской области // Гарант. URL: <https://base.garant.ru/47334428/> (дата обращения: 30.09.2022).
20. В АПК региона за год инвестировано более 19 млрд рублей // Официальный сайт Правительства Пензенской области. URL: <https://pnzreg.ru/news/selskoe-khozyaustvo/276221/> (дата обращения: 01.10.2022).
21. Бюллетень «Посевные площади Российской Федерации в 2022 году (весеннего учета)» // Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/compendium/document/13277> (дата обращения: 01.10.2022).
22. Пензенская область продолжает занимать лидирующие позиции в ПФО по росту производственных показателей аграрного сектора экономики // Официальный сайт Правительства Пензенской области. URL: <https://pnzreg.ru/news/selskoe-khozyaustvo/399185/> (дата обращения: 01.10.2022).
23. В 2021 году «Дамате» увеличила долю на рынке индейки до 50 % // ПензаИнформ. URL: https://www.penzainform.ru/news/economics/2022/01/26/v_2021_godu_damate_увеличила_dolyu_na_rinke_indejki_do_50.html (дата обращения: 01.10.2022).
24. Экспортная статистика Пензенской области // Министерство экономического развития и промышленности Пензенской области. URL: <https://merp.pnzreg.ru/ekonomika/vneshneekonomicheskaya-deyatelnost/eksportnaya-statistika-penzenskoj-oblasti/> (дата обращения: 01.10.2022).
25. В Пензенской области вырос экспорт продукции АПК // Российская газета. URL: <https://rg.ru/2019/11/27/reg-pfo/v-penzenskoj-oblasti-eksport-vyros-eksport-produkcii-apk.html> (дата обращения: 23.09.2022).
26. О регионе // Официальный сайт Правительства Пензенской области. URL: <https://pnzreg.ru/penza-region-for-all/about-the-region/> (дата обращения: 02.10.2022).
27. Проект «Пенза – Харбин» (расширенная редакция) // Официальный сайт Министерства внешнеэкономических связей и конгрессной деятельности Республики Башкортостан. URL: <https://foreign.bashkortostan.ru/presscenter/news/382767/> (дата обращения: 04.10.2022).
28. Симонов обсудил с представителями «РусГрейн» и «РЖД» реализацию проекта «Пенза-Харбин» // Пенза-Пресс. URL: <https://www.penza-press.ru/lenta-novostey/194499/simonov-obsudil-s-predstavitelyami-rusgrejn-i-rzhd-realizaciyu-proekta-penza-harbin> (дата обращения: 04.10.2022).
29. Пенза-Харбин: Олег Мельниченко и «РусГрейн» расширяют окно в Китай. И думают о переработке сои в Саратове // Бизнес-вектор. URL: <https://www.business-vector.info/penza-harbin-oleg-melnichenko-140602/> (дата обращения: 03.10.2022).
30. В апреле начнется реализация мероприятий в рамках проекта «Пенза – Харбин» // ПензаСМИ. URL: <https://penzasmi.ru/main/54471/v-aprele-nachnetsya-realizaciya-meropriyatij-v-ramkah-proekta-penza-harbin-> (дата обращения: 03.10.2022).
31. Из Пензенской области в Китай отправили поезд с растительным маслом // РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20191202/1561866989.html> (дата обращения: 03.10.2022).

32. В Харбине успешно завершилась опытная перевозка первой в истории российско-китайской экспортной логистики партии растительного масла из Пензы // Официальный сайт Правительства Пензенской области. URL: <https://pnzreg.ru/news/ekonomika/259365/> (дата обращения: 03.10.2022).
33. Проект «Пенза – Харбин» позволит белорусским экспортерам сократить путь в Китай на 3 тысячи километров // Пенза-Взгляд. URL: <https://penzavzglyad.ru/news/128918/proekt-penza-harbin-pozvolit-belorusskim-eksporteram-sokratit-put-v-kitay-na-3-tysyachi-kilometrov> (дата обращения: 08.10.2022).

References

1. On the national goals and strategic objectives of the development of the Russian Federation for the period up to 2024. *Ofitsial'nyy sayt Prezidenta Rossii = Official website of the President of Russia*. (In Russ.). Available at: <http://kremlin.ru/events/president/news/57425> (accessed 20.09.2022).
2. The passport of the national project "International Cooperation and Export" has been published. *Ofitsial'nyy sayt Pravitel'stva Rossii = Official website of the Government of Russia*. (In Russ.). Available at: <http://government.ru/info/35564/> (accessed 20.09.2022).
3. Alpatova I. The share of non-primary exports in 2020 was 48 %. *Rossiyskaya gazeta = Russian Gazette*. (In Russ.). Available at: <https://rg.ru/2021/01/28/dolia-nesyrevogo-eksporta-v-2020-godu-sostavila-48.html> (accessed 20.09.2022).
4. Press release on the results of the XI meeting of the Intergovernmental Commission on Economic, Industrial, Scientific and Technical Cooperation between the Russian Federation and the Czech Republic. *Partnerstvo dlya modernizatsii Rossiya – ES = Partnership for Modernization Russia – EU*. (In Russ.). Available at: <https://www.ru-eu.org/news/69210/> (accessed 24.09.2022).
5. The trade and logistics hub "Made in Ulyanovsk" has started operating in Prague areas". (In Russ.). Available at: https://73online.ru/r/v_prage_nachal_rabotat_torgovo-logisticheskiy_hab_sdelano_v_ulyanovskoy_oblasti-71722 (accessed 24.09.2022).
6. "460 thousand rubles for the entry of one company into international markets." Export hub from Gainetdinov in the Czech Republic: looking at the project. *Ulpressa*. (In Russ.). Available at: <https://ulpressa.ru/2019/12/16/460-tys-rublej-na-vykhodnoy-kompanii-na/> (accessed 24.09.2022).
7. Doors abroad. *Kommersant*. (In Russ.). Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/4157784> (accessed 24.09.2022).
8. The implementation of the flagship project to create an export-import hub was discussed in the Kuban. *Ofitsial'nyy sayt Administratsii Krasnodarskogo kraya = Official website of the Administration of the Krasnodar Territory*. (In Russ.). Available at: <https://admkray.krasnodar.ru/content/1131/show/503863/> (accessed 24.09.2022).
9. Hub with the scale of a region. Kuban wants to become the main gateway for the export and import of Russia. *Novaya Kuban' = New Kuban*. (In Russ.). Available at: <https://newkuban.ru/news/khab-masshtabom-s-region-kuban-khochet-stat-glavny-25122018/> (accessed 24.09.2022).
10. Sustainable export: how to develop an export-import hub in the Krasnodar Territory. *Ekspert Ug = Expert South*. (In Russ.). Available at: <https://expertsouth.ru/news/ustoychivyy-eksport-kak-razvivat-eksportnoimportnyy-khab-v-krasnodarskom-krac/> (accessed 24.09.2022).
11. Boldova K. The trade turnover of Russia and China in 2021 broke a record. *Otkrytyy zhurnal = Open Journal*. (In Russ.). Available at: <https://journal.open-broker.ru/radar/rekord-tovarooborota-rossii-i-kitaya/> (accessed 28.09.2022).
12. Non-primary non-energy exports in January-November 2019 exceeded last year's figures. *Rossiyskiy eksportnyy tsentr = Russian Export Center*. (In Russ.). Available at: https://www.exportcenter.ru/press_center/nesyrevoy-neenergeticheskiy-eksport-v-yanvare-noyabre-2019-goda-prevysil-pokazateli-proshlogo-goda/ (accessed 28.09.2022).

13. *Russia's export results 2020: updated data*. Moscow: Analiticheskiy tsentr RETs, 2021:7. (In Russ.)
14. Non-primary non-energy exports of Russia set a historical record and exceeded \$191 billion. *Rossiyskiy eksportnyy tsentr = Russian Export Center*. (In Russ.). Available at: https://www.exportcenter.ru/press_center/nesyrevoy-neenergeticheskiy-eksport-rossii-ustanovil-istoricheskiy-rekord-i-prevysil-191-mlrd/ (accessed 28.09.2022).
15. The US-China trade conflict: who will receive dividends. *Siluxgc.com*. (In Russ.). Available at: <http://ru.siluxgc.com/html/R1673/201808/92069412787.shtml> (accessed 29.09.2022).
16. China has built the largest hub for the import of Russian agricultural products. *EKD!* = *EKD!* (In Russ.). Available at: <http://ekd.me/2018/08/kitaj-postroil-krupnejshij-xabdlya-importa-rossijskoj-selxozprodukcii/> (accessed 29.09.2022).
17. Penza region has become the leader of the Volga Federal District in terms of economic growth. *Kommersant.ru*. (In Russ.). Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/5307191#:~:text=Ob%20valovogo%20regional'nogo%20produkta%20Penzenskoy,federal'nom%20okruge%20-%20na%203%25> (accessed 30.09.2022).
18. *Penza region in figures 2021 : a brief statistical collection*. Penza, 2022:46. (In Russ.)
19. On the strategy of socio-economic development of the Penza region for the period up to 2035: the law of the Penza region. *Garant*. (In Russ.). Available at: <https://base.garant.ru/47334428/> (accessed 30.09.2022).
20. More than 19 billion rubles have been invested in the agro-industrial complex of the region for the year. *Ofitsial'nyy sayt Pravitel'stva Penzenskoy oblasti = Official website of the Government of the Penza region*. (In Russ.). Available at: <https://pnzreg.ru/news/selskoe-khozyaystvo/276221/> (accessed 01.10.2022).
21. Bulletin "Acreage of the Russian Federation in 2022 (spring accounting)". *Federal'naya sluzhba gosudarstvennoy statistiki = Federal State Statistics Service*. (In Russ.). Available at: <https://rosstat.gov.ru/compendium/document/13277> (accessed 01.10.2022).
22. The Penza region continues to occupy a leading position in the Volga Federal District in terms of the growth of production indicators of the agricultural sector of the economy. *Ofitsial'nyy sayt Pravitel'stva Penzenskoy oblasti = Official website of the Government of the Penza region*. (In Russ.). Available at: <https://pnzreg.ru/news/selskoe-khozyaystvo/399185/> (accessed 01.10.2022).
23. In 2021, Damate increased its share in the turkey market to 50 %. *PenzaInform*. (In Russ.). Available at: https://www.penzainform.ru/news/economics/2022/01/26/v_2021_godu_damate_uvelichila_dolyu_na_rinke_indejki_do_50.html (accessed 01.10.2022).
24. Export statistics of the Penza region. *Ministerstvo ekonomicheskogo razvitiya i promyshlennosti Penzenskoy oblasti = Ministry of Economic Development and Industry of the Penza region*. (In Russ.). Available at: <https://merp.pnzreg.ru/ekonomika/vneshneekonomicheskaya-deyatelnost/eksportnaya-statistika-penzenskoy-oblasti/> (accessed 01.10.2022).
25. The export of agricultural products has grown in the Penza region. *Rossiyskaya gazeta = Russian Gazette*. (In Russ.). Available at: <https://rg.ru/2019/11/27/reg-pfo/v-penzenskoj-oblasti-eksport-vyros-eksport-produkcii-apk.html> (accessed 23.09.2022).
26. About the region. *Ofitsial'nyy sayt Pravitel'stva Penzenskoy oblasti = Official website of the Government of the Penza region*. (In Russ.). Available at: <https://pnzreg.ru/penza-region-for-all/about-the-region/> (accessed 02.10.2022).
27. The Penza – Harbin project (expanded edition). *Ofitsial'nyy sayt Ministerstva vneshneekonomicheskikh svyazey i kongressnoy deyatelnosti Respubliki Bashkortostan = Official website of the Ministry of Foreign Economic Relations and Congress Activities of the Republic of Bashkortostan*. (In Russ.). Available at: <https://foreign.bashkortostan.ru/presscenter/news/382767/> (accessed 04.10.2022).

28. Simonov discussed with representatives of RusGrain and Russian Railways the implementation of the Penza-Harbin project. *Penza-Press*. (In Russ.). Available at: <https://www.penza-press.ru/lenta-novostey/194499/simonov-obsudil-s-predstavitelnyami-rusgrejn-i-rzhd-realizaciyu-proekta-penza-harbin> (accessed 04.10.2022).
29. Penza-Harbin: Oleg Melnichenko and RusGrain are expanding the window to China. And they are thinking about soybean processing in Saratov. *Biznes-vektor = Business Vector*. (In Russ.). Available at: <https://www.business-vector.info/penza-harbin-oleg-melnichenko-140602/> (accessed 03.10.2022).
30. In April, the implementation of activities within the framework of the Penza – Harbin project will begin. *PenzaSMI*. (In Russ.). Available at: <https://penzasmi.ru/main/54471/v-aprele-nachnetsya-realizaciya-meropriyatiy-v-ramkah-proekta-penza-harbin-> (accessed 03.10.2022).
31. A train with vegetable oil was sent from the Penza region to China. *RIA Novosti = RIA News*. (In Russ.). Available at: <https://ria.ru/20191202/1561866989.html> (accessed 03.10.2022).
32. The pilot transportation of the first batch of vegetable oil from Penza in the history of Russian-Chinese export logistics has been successfully completed in Harbin. *Ofitsial'nyy sayt Pravitel'stva Penzenskoy oblasti = Official website of the Government of the Penza region*. (In Russ.). Available at: <https://pnzreg.ru/news/ekonomika/259365/> (accessed 03.10.2022).
33. The Penza – Harbin project will allow Belarusian exporters to shorten the way to China by 3 thousand kilometers. *Penza-Vzglyad*. (In Russ.). Available at: <https://penzavzglyad.ru/news/128918/proekt-penza-harbin-pozvolit-belorusskim-eksporteram-sokratit-put-v-kitay-na-3-tysyachi-kilometrov> (accessed 08.10.2022).

Информация об авторах / Information about the authors

Елена Викторовна Балахонова

кандидат экономических наук,
доцент кафедры маркетинга,
коммерции и сферы обслуживания,
Пензенский государственный университет
(Россия, г. Пенза, ул. Красная, 40)
E-mail: m-a-r-t-a2005@yandex.ru

Elena V. Balakhonova

Candidate of economical sciences,
associate professor of the sub-department
of marketing, commerce and service sector,
Penza State University
(40 Krasnaya street, Penza, Russia)

Ольга Викторовна Мещерякова

кандидат педагогических наук,
доцент кафедры педагогики и психологии,
начальник управления
международных связей,
Пензенский государственный университет
(Россия, г. Пенза, ул. Красная, 40)
E-mail: imsgu@bk.ru

Olga V. Meshcheryakova

Candidate of pedagogical sciences,
associate professor of the sub-department
of pedagogy and psychology,
head of the department
of international relations,
Penza State University
(40 Krasnaya street, Penza, Russia)

Сюй Дэ-хун

магистр делового администрирования,
заведующий кафедрой
управления логистикой,
доцент / старший логист,
научный руководитель магистратуры,
Сианьский международный университет
(Китай, провинция Шэньси,
г. Сиань, р-н Янта, проспект Юдоу, 18)
E-mail: saydehun@yandex.ru

Xu De-hong

Master of business administration,
head of the sub-department
of logistics management,
associate professor / senior logistician,
supervisor of the master's degree,
Xi'an International University
(18 Yudou Road, Yanta District,
Xi'an City, Shaanxi Province, China)

**Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов /
The authors declare no conflicts of interests.**

Поступила в редакцию/Received 26.09.2022

Поступила после рецензирования/Revised 24.11.2022

Принята к публикации/Ascerted 28.11.2022