

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ**ECONOMIC STUDIES**

DOI: 10.12731/2070-7568-2021-10-1-7-22

УДК 338

**СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КИТАЯ***Ван Сюган, Лысоченко А.А.*

В последние годы, с быстрым социально-экономическим развитием Китая и ускорением процесса городского строительства, современная транспортная экономика как важная часть экономики в сфере услуг, стала основой национального экономического развития. Однако ряд проблем, таких как неравномерное развитие региональных перевозок, низкое качество транспортных услуг, ограничения внешних ресурсов требует разработку стратегии направленной на устойчивое развитие транспортной экономики.

***Целью** исследования статьи является анализ современной транспортной системы Китая и формирование предложений по дальнейшему ее стратегическому развитию.*

***Метод проведения работы:** поставленная цель предопределила необходимость использования ряда подходов и приемов, обеспечивающих комплексный анализ и применение системно-функционального метода исследования. В его рамках использовались такие приемы как сравнительный анализ, факторный анализ, статистическое прогнозирование.*

***Результаты:** представлены предложения по оптимизации транспортной структуры и осуществление комплексных стратегических корректировок транспортной системы; развитию системы уровня управления транспортной экономикой интенсивным путем, а также внедрения передовых технологий и создание ин-*

теллектуальной современной системы управления экономикой на транспорте.

Область применения результатов: *полученные результаты целесообразно применять при разработке стратегии в транспортной сфере Китая как обобщенной модели и точечном определении развития категорий транспорта.*

Ключевые слова: *транспортная экономика; стратегический менеджмент; система управления экономикой на транспорте; стратегия развития в транспортной сфере.*

STRATEGIC DEVELOPMENT OF CHINA'S TRANSPORT SYSTEM

Wang Xiugang, Lysochenko A.A.

In recent years, with the rapid socio-economic development of China and the acceleration of the urban construction process, the modern transport economy, as an important part of the category of circulating economy, has become the basis of the national economic development. However, a number of problems, such as the uneven development of regional transport, poor quality of transport services, and limited external resources, require the development of a strategy aimed at the sustainable development of the transport economy.

The goal: *The purpose of the article is to analyze the modern transport system of China and form proposals for its further strategic development.*

Method of conducting the work: *this goal determined the need to use a number of approaches and techniques that provide a comprehensive analysis and application of the system-functional method of research. Within its framework, such techniques as comparative analysis, factor analysis, and statistical forecasting were used.*

Results: *The paper presents proposals for optimizing the transport structure and implementing comprehensive strategic adjustments to the transport system; developing a system of intensive management of the transport economy, as well as introducing advanced technologies and creating an intelligent modern system for managing the transport economy.*

Scope of the results: *The results obtained should be applied in the development of a strategy in the transport sector of China as a generalized model and a point-by-point definition of the development of transport categories.*

Keywords: *transport economy; strategic management; economic management system in transport; development strategy in the transport sector.*

Введение

Транспорт является продуктом развития товарной экономики, так как именно транспорт, перемещая и доставляя товары потребителю, завершает процесс производства. Расширение сферы и масштабов товарообмена обуславливается развитием сферы транспортных перевозок, которая продолжала объективно стремиться к независимости, специализации и обобществлению транспортного труда. По мере непрерывного развития и прогрессирования общества развивался капитализм, а транспортная деятельность отделялась от сферы торговли и формировалась как самостоятельная отрасль экономики. С началом промышленной революции водные пути, автомобильные дороги, железные дороги, авиация, трубопроводы быстро развивались и сейчас являются неотъемлемой частью интегрированной транспортной системы.

Транспортная отрасль, помимо выполнения социально-экономической деятельности по пространственному перемещению людей и грузов, имеет многогранное значение и влияние.

Во-первых, транспорт может способствовать полноценному развитию промышленного и сельскохозяйственного производства, экономики страны в целом. Он служит необходимым условием социального производства и является важным звеном в обеспечении нормального функционирования народного хозяйства. В частности, отсутствие инфраструктуры для транспортировки полезных ископаемых после их добычи может привести к снижению их потребительской стоимости. С ведением крупного общественного производства, экономические связи во всем мире становятся более широкими и тесными. Данный феномен связан с постоянной

транспортировкой товаров в зоны производства и потребления для обеспечения нормального функционирования национальной экономики. Для сельскохозяйственного производства повышение эффективности транспорта может эффективно снизить транспортные расходы, ускорить оборот финансовых потоков и стимулировать экономическое развитие [1].

Во-вторых, транспортная отрасль способствует рациональному распределению производительных сил, что оказывает влияние на повышение экономических выгод всего общества. При планировании производства необходимо учитывать условия перевозки сырья и продукции. План размещения производительных сил в Китае не является достаточно сбалансированным, а распределение оптовых поставок товаров и осуществляется неравномерно. Производство промышленных товаров находится далеко от рынка и от сырьевой базы, что приводит к значительным транзакционным и прочим издержкам. Поэтому, только путем применения всяческих средств улучшения условий перевозки в отдаленных районах можно стимулировать перенос промышленных предприятий и рационализацию распределения производительных сил. Наконец, транспортная отрасль взаимодействует со страной, политикой и культурой, объединяя Китай и другие страны в единое целое. Строительство транспортной инфраструктуры поможет предотвратить сложности отправки товаров в отдаленные районы и расширить внешнюю торговлю, заодно и привносит положительное значение для укрепления потенциала национальной обороны. Адам Смит в своей книге «Исследование свойства и причин богатства народов» впервые рассказывает о положительной роли, которую транспорт играет в процветании региона [4]. С тех пор в развитии экономики транспорта произошло много технологических и организационных изменений. Наряду с технологическими новшествами, модернизацией транспортных средств, расширилась и область исследования экономики транспорта. Она фокусируется на таких аспектах, как предложение и спрос на транспорт, принципе затрат и цен, транспортных предприятиях и региональных рынках, устойчивом развитии транспорта и т. д.

Анализ транспортной отрасли Китая и предложения по стратегическому развитию транспортной системы

Рассмотрим развитие железнодорожного транспорта, где сейчас сформирована многоуровневая железнодорожная сеть. Протяженность эксплуатируемых китайских железных дорог достигает 124 000 км, годовой объем выполненных железнодорожных пассажирских перевозок составляет 2,8 млрд. пассажиров, объем доставки грузов – 3,3 млрд. тонн. Объем выполненных работ занимает первое место в мире, среди которых протяженность эксплуатируемой высокоскоростной железной дороги превысила 22 000 км, заняв первое место в мире. Удельный вес двухпутных железных дорог и электрифицированных железных дорог в стране достиг 60,8% и 66,4% соответственно [5]. Постепенно сформировались каналы с высокими пропускными характеристиками, охватывающие восток-запад, север-юг, и одновременно улучшались логистические объекты, постепенно реализуя прямые, быстрые и тяжеловесные грузоперевозки.

Еще в 2004 году китайское правительство утвердило «среднесрочный и долгосрочный план развития железнодорожной сети», который открыл новую главу в развитии китайской высокоскоростной железной дороги [2]. Китай построил большое количество высокоскоростных железных дорог, чтобы адаптироваться к разнообразным особым климатическим условиям, сложным геологическим условиям и различным транспортным потребностям.

После 40 лет реформ и открытости, в то время как общий объем железнодорожных транспортных линий продолжает расти, качество железнодорожных линий также продолжает улучшаться, кроме того пропускная способность и эффективность железнодорожных линий Китая стремительно растет, создавая путь к сильной «транспортной стране» [6].

Национальная дорожная сеть широко охватывает всю страну, при этом происходит ускоренное ее расширение. Протяженность автомобильных дорог Китая достигает 4,6963 млн. километров, увеличившись за последнее 40 лет в 4,28 раза благодаря политике страны по активному развитию сельских автомагистралей. Сеть провинци-

альных магистральных дорог Китая продолжает совершенствоваться, соединяя уездные и административные районы страны. Уровень асфальтированных дорог в селах и городах по всей стране достигает 98,7%, а в восточных и центральных регионах доходит до 98,8%.

С момента открытия первой скоростной автомагистрали Шанхай-Цзяонг в 1988 году протяженность скоростной автомагистрали в Китае достигла 132 000 километров, что позволило ей занять первое место в мире. Китаю потребовалось 12 лет от начала строительства до открытия скоростной автомагистрали протяженностью 10 000 километров; от 10 000 километров до 20 000 километров потребовалось всего 4 года; от 20 000 километров до 30 000 километров потребовалось всего два года. Развитие скоростных автомобильных дорог Китая привлекло внимание всего мира [11].

Система гражданских аэропортов, главным образом сформирована, и структуры авиалиний стремительно развиваются. В Китае 3794 регулярных маршрута полетов, из которых 9,193 млн. километров рассчитаны по повторяющимся расстояниям и 6,348 млн. километров рассчитаны по неповторяющимся. В начале реформы и открытости протяженность китайского маршрута составлял всего 148 900 километров [7].

Однако выделим проблемы, которые остаются в развитии транспортной сферы Китая [9]:

1. Строительство транспортной инфраструктуры является трудным, а региональные перевозки развиваются неравномерно.

В последние годы строительство транспортной инфраструктуры Китая достигло не плохих успехов, но по сравнению с уровнем экономического и социального развития адаптивность все еще нуждается в улучшении, в основном следующим образом.

Во-первых, поддержка улучшения экономического масштаба, структурной перестройки и структурного регулирования все еще недостаточна. Растущие потребности населения в транспортных услугах не были полностью удовлетворены, особенно возможности предоставления транспортных услуг общественным транспортом все еще недостаточны.

Во-вторых, с точки зрения собственного уровня развития, общий масштаб транспортной инфраструктуры все еще нуждается в рас-

ширении, технический уровень – в улучшении, а покрытие и доступность сети – в доработке. С развитием комплексных перевозок больше внимания следует уделять согласованию взаимоотношений человека и природы. Умный транспорт и экологический транспорт являются важными направлениями для всестороннего развития транспорта.

Показатели владения инфраструктурой на душу населения и плотности дорожной сети по-прежнему ниже, чем в Японии и США. Кроме того, существует определенный разрыв между стандартами и уровнем транспортной инфраструктуры Китая и развитыми странами.

2. Различные виды транспорта не взаимосвязаны, а также качество транспортных услуг остается невысоким.

Транспорт является автономным и не имеет всесторонней координации, а пространственная планировка и функции инфраструктуры не имеют единого механизма поддержки, что приводит к плохой связи между планировкой и функцией инфраструктуры. Что касается транспортных услуг, из-за относительной независимости различных видов транспорта в организации обслуживания и плохой связи объектов, реализация трансфера на «нулевом расстоянии» и «беспрепятственного» соединения пассажиров и грузов. Особенно в контексте общего улучшения транспортных возможностей и основного облегчения транспортных ограничений для экономического и социального развития, стратегическая роль оптимизации ресурсов и связи между различными видами транспорта становится все более очевидной, а комплексная координация между различными видами транспорта становится все более ясной. Проблема плохой взаимосвязи между транспортными услугами серьезно повлияет на повышение общей эффективности перевозок и контроль над комплексными экономическими и социальными транспортными расходами.

3. Ограничения на внешние ресурсы усиливаются, и экстенсивное развитие трудно поддерживать.

Развитие транспорта Китая сталкивается с серьезными ограничениями ресурсов, таких как земля, энергия и климат.

При 60% прироста строительство транспорта во многих провинциях, таких как Гуандун и Хэнань, сдерживалось земельными по-

казателями, и конфликт между предложением земли и спросом на землю для транспорта в будущем еще больше усилится. На транспортную энергию Китая приходится более 10% энергопотребления всего общества. Это стало третьей основной энергоемкой отраслью страны, кроме промышленности и строительства. Комфорт, скорость и индивидуальность – вот тенденции будущего спроса на путешествия. Доля будет быстро расти. В то время как масштабы импорта нефти продолжают расти, развитие транспорта сталкивается с двойным давлением – быстрым ростом спроса на энергию для транспорта и растущей зависимостью от иностранной нефти.

Кроме того, выбросы транспортных средств являются основным источником загрязнения окружающей среды, а энергосбережение и сокращение выбросов на транспорте – это долгий путь.

Исходя из вышесказанного анализа современного состояния транспортного развития Китая и определения факторов его развития, мы считаем, что для достижения устойчивого развития транспортной экономики наиболее важным является создание научно обоснованной и устойчивой экономической системы. С практической точки зрения, теория устойчивого развития исследует взаимосвязь современного развития человеческого общества и экологической среды, т.е. достижения гармонии и устойчивого развития человеческого общества, а для развития транспортного развития необходимо изучить не только его связь с физической средой, но и укрепить его связь с национальным экономическим развитием. Устойчивое развитие транспортной экономики основывается на устойчивом развитии национальной экономики, уделяя при этом внимание гармонизации с экологической обстановкой. На основе анализа текущего состояния транспортной экономики Китая и противоречий между спросом и предложением, мы считаем, что в будущем транспортное экономическое развитие Китая должно придерживаться следующей стратегии развития:

1. Оптимизация транспортной структуры и осуществление комплексных стратегических корректировок транспортной системы. С практической точки зрения транспортировка обладает характеристиками большого потребления энергии, поэтому при развитии

транспортной экономики следует разумно использовать энергию и оптимизировать инструменты транспортировки. В соответствии с текущими требованиями для развития «низкоуглеродной» экономики необходимо оптимизировать существующую транспортную структуру и создать современную транспортную систему с низким уровнем выбросов углерода и защитой окружающей среды [10]. Текущая транспортная отрасль в основном разделена на три вида транспорта: автотранспорт, гражданская авиация и железнодорожный транспорт. Трудно достичь общего планирования, если нет должной координации действий между этими автономными видами транспорта. Существуют большие различия в характеристиках развития транспортной экономики различных стран: чтобы фундаментально разрешить различные противоречия в экономическом развитии, мы должны придерживаться пути устойчивого развития, преодолеть традиционное разделение секторов и реализовать стратегию системы экономического развития транспорта.

2. Развитие системы уровня управления транспортной экономикой интенсивным путем. Необходимо выделить немаловажный факт, что управление – это производительность, в основном через контроль над транспортным экономическим процессом, производственными звеньями и законами процесса, чтобы разработать научно-обоснованную техническую организационную стратегию для обеспечения качества транспортного экономического развития и повышения эффективности его управления. В практике развития транспортной экономики необходимо использовать новые виды транспорта с минимальным потреблением энергии. Например, проблема управления запасами может быть уменьшена путем экономии затрат на инвентаризацию. В то же время, можно постоянно улучшать пропускную способность на основе обеспечения безопасности транспортировки и производства материалов путем разумного выбора маршрутов транспортировки и транспортных средств, тем самым вступая на путь интенсификации.

3. Внедрение передовых технологий и создание интеллектуальной современной системы управления экономикой на транспорте [12]. В развитии экономики на транспорте мы должны активно внедрять

новые технологии и методы, разрабатывать новые энергосберегающие транспортные средства и исследовать новые альтернативные источники энергии. В конкретном технологическом процессе могут использоваться нанотехнологии, которые могут не только эффективно улучшить полноту сгорания топлива, но и эффективно снизить выбросы загрязняющих газов. Внедрение солнечной и атомной энергии в развитие транспортной экономики может не только эффективно снизить загрязнение окружающей среды, но и обеспечить непрерывность современных транспортных энергопоставок. В то же время необходимо сочетать развитие транспортной экономики с компьютерными и сетевыми технологиями и энергично разрабатывать интеллектуальные современные транспортные системы. Основываясь на создании комплексной электронной системы управления, в полной мере необходимо задействовать точный, эффективный в режиме реального времени механизм управления перевозками, всестороннее управлять транспортными средствами, водителями и дорогами и повысить безопасность экономического развития транспорта. Кроме того, качество услуг должно быть повышено, чтобы улучшить гуманизацию экономического развития транспорта.

Роль транспорта в экономике в контексте «Пояса и пути»

С развитием экономической глобализации, регионы более тесно взаимосвязаны между собой, что дает возможность для строительства «Одного пояса и одного пути», соответствующего тенденциям развития времени. В новую эпоху страны, придерживающиеся концепции взаимовыгодного сотрудничества и мирного развития, строительство «Одного пояса и одного пути» соединяющего Азию, Европу и Африку, укрепляют толерантность, способствуют общему развитию мировой экономики.

Строительство «Одного пояса и одного пути» будет:

1. Содействовать строительству окружающей транспортной инфраструктуры.

Общая протяженность «Одного пояса и одного пути» составляет сотни тысяч километров, охватывая десятки стран, и будет спо-

способствовать развитию транспортной инфраструктуры в различных странах и регионах. Так как транспортная инфраструктура прибрежных стран и регионов развита лучше, чем во внутренних районах, то строительство «Одного пояса и одного пути» ускорит оборот товаров в различных регионах.

2. Стимулировать развитие торговли в прилегающих районах.

После реализации «Одного пояса и одного пути» скорость развития транспортной торговли в различных странах вдоль маршрута значительно улучшилась, скорость экономического развития значительно ускорилась, темпы роста транспортной торговли в развивающихся странах вдоль маршрута идут быстрее, чем в развитых странах, а также состояние транспортной торговли значительно преобразовалось. В рамках «Одного пояса и одного пути» была улучшена большая часть объема импорта и экспорта транспортной отрасли стран, расположенных вдоль маршрута. Например, в странах Юго-Восточной Азии объем торгового импорта в транспортную отрасль претерпел более существенные изменения. «Один пояс и один путь» принес огромные объемы товаров и людского потока, и их число растет год от года. Воздушный, железнодорожный и автомобильный транспорты имеют огромные объемы перевозок, что способствует экономическому развитию на этом маршруте.

3. Сокращать пространственно-временного расстояния.

Транспортная отрасль может эффективно сократить временные и пространственные расстояния между товарами и персоналом, ускорить оборот капитала в различных регионах, расширить кругооборот товаров, либерализовать оборот капитала и способствовать развитию прилегающих территорий. Региональное социальное воспроизводство способствует всестороннему обмену между странами. Инициатива «Один пояс, один путь» сыграла роль в сближении стран. Данная инициатива способствует развитию мореплавания, распространению культурного наследия и обмену, содействию культурной интеграции, укреплению связанных технологий, осуществлению международного сотрудничества, использованию преимуществ разных стран и ведению переговоров о сотрудничестве [8].

Выводы

В целом транспортная экономика играет важную роль в экономическом развитии, а соответственно актуальным остается разработка стратегических мер, связанных с развитием транспортной системы разных стран, в том числе Китая.

В результате кардинальных экономических реформ в Китае были ликвидированы существующие монопольные рынки и отраслевые механизмы, начался переход от плановой экономики к рыночной. Изучение транспортной экономики в соответствии с рыночными законами имеет большое значение с точки зрения национальных условий.

Развитие транспортной экономики связано с развитием национальной экономики, поэтому крайне важно разработать научно обоснованную стратегию развития транспортной экономики, только так можно обеспечить устойчивое развитие транспортной отрасли Китая.

Таким образом, транспортная экономика играет важную роль в содействии развитию экономики и человеческого капитала, и нам следует обратить внимание на развитие транспортной отрасли. В дополнении к этому, необходимо научно сформулировать политику и определить стратегические меры, связанные с развитием транспорта, для обеспечения стабильного и здорового развития транспортной отрасли Китая.

Необходимо активно содействовать скоординированному развитию различных видов транспорта и в полной мере использовать преимущества интегрированной транспортной системы [3]. В настоящее время, когда общее количество транспортных средств в Китае недостаточное, возможности транспортных перевозок имеют тенденцию к неполноценности, а транспортная сеть различных способов транспортировки еще не совершенна, в определенной степени целесообразно саморазвитие различных способов транспортировки. Однако из-за отсутствия единого общего плана, а также руководства и регулирования комплексной политики развития транспорта, трудно осуществить разумное разделение труда и эффективную координацию между различными видами транспорта, что снижает общую эффективность и качество обслуживания транспортной системы и увеличивает транспортные расходы для пользователей. После дли-

тельного периода развития объективно требуется вернуться к всестороннему, систематическому и целостному развитию. Комплексное среднесрочное и долгосрочное планирование транспортной сети, рассматривает различные виды транспорта как органически связанное и неделимое целое; анализ и изучение оптимального распределения транспортных ресурсов осуществляется с точки зрения внутренних пространственных характеристик и ресурсных ограничений системы. Таким образом, различные виды транспорта могут быть оптимизированы и скоординированы с самого начала планирования инфраструктуры, что имеет большое значение для содействия скоординированному развитию различных видов транспорта.

Список литературы

1. 王雨飞,倪鹏飞:《高速铁路影响下的经济增长溢出与区域空间优化》,《中国工业经济》2016年第2期。Ван Юфэй, Ни Пэнфэй. Побочный эффект экономического роста и оптимизация регионального пространства под влиянием высокоскоростной железной дороги // Промышленная экономика Китая. 2016. № 2.
2. 王顺洪:《中国高速铁路发展及其经济影响分析》,《西南交通大学学报》(社会科学版)2010年第5期。Ван Шуньхун. Анализ развития высокоскоростной железной дороги Китая и ее экономического воздействия // Журнал Юго-Западного университета Цзяотун (Издание социальных наук). 2010. № 5.
3. 王金波,孙征:《分析运输业对区域经济活动的影响》,《技术与工业》2009,9(5):14-16,74。Ван Цзиньбо, Сунь Чжэн. Анализ влияния транспортной отрасли на региональную экономическую деятельность // Технология и промышленность. 2009. Т. 9, №5. С. 14-16, 74.
4. Гончарук О.В. Экономическая эффективность транспортно-технологических систем. М.: Наука, 2011. 128 с.
5. 康熊:《我国重载铁路技术发展趋势》,《中国铁路》2013年第6期。Кан Сюн. Тенденция развития сверхмощных железнодорожных технологий Китая // Китайская железная дорога. 2013. № 6.
6. 刘宏昌:《分析中国铁路系统改革发展的主要方向》,《铁路经济研究》2011年第4期。Лю Хун Чанг. Анализ основных направлений

- развития реформы китайской железнодорожной системы // Железнодорожные экономические исследования. 2011. № 4.
7. 刘健:《中国航空运输业放松管制有效性研究》,《工业技术与经济》2011年第11期。Лю Цзянь. Исследование эффективности дерегулирования в отрасли воздушного транспорта Китая // Промышленные технологии и экономика. 2011. № 11.
 8. 李月豪, 杨震:《一带一路战略对中国经济发展的影响》,《合作经济与技术》2015, 13, 第31-32页。Ли юэхао, Ян Чжэнь. Влияние стратегии «Пояс и путь» на экономическое развитие Китая. Кооперативная экономика и технология, 2015. № 13. С. 31-32.
 9. 张克中, 陶东杰:《交通基础设施的经济分布效应——来自高铁开通的证据》,《经济学动态》2016年第6期 Чжан кэчжун и Тао Дунцзе. Экономический эффект распределения транспортной инфраструктуры // Свидетельство открытия высокоскоростной железной дороги, экономическая динамика. 2016. № 6.
 10. 赵皎云:《我国物流信息化发展现状与趋势》,《物流技术与应用》2013年第6期。Чжао Цзяюнь. Состояние развития и тенденции развития логистических информационных технологий в Китае // Логистические технологии и их применение. 2013. № 6.
 11. 中国公路网, <http://news.eastday.com/c/20170826/ula13222987.htm> Китайская сеть автомобильных дорог. <http://news.eastday.com/c/20170826/ula13222987.htm>
 12. 交通部:《2016年交通运输行业发展统计公报》,2017年发布, <http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zhghs/201704/t2> Статистический бюллетень развития транспортной отрасли за 2016 год. http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zhghs/201704/t20170417_2191106.html

References

1. Wang Yufei, Ni Pengfei. Pobochnyy effekt ekonomicheskogo rosta i optimizatsiya regional'nogo prostranstva pod vliyaniem vysokoskorostnoy zheleznoy dorogi [Side effect of economic growth and optimization of regional space under the influence of high-speed railway]. *Promyshlennaya ekonomika Kitaya* [Industrial Economy of China], 2016, № 2.
2. Wang Shunhong. Analiz razvitiya vysokoskorostnoy zheleznoy dorogi Kitaya i ee ekonomicheskogo vozdeystviya [Analysis of China's High-

- speed Railway Development and its Economic Impact]. *Zhurnal Yugo-Zapadnogo universiteta Tszyaotun (Izdanie sotsial'nykh nauk)* [Journal of Southwest Jiaotong University (Social Science Publication)], 2010, № 5.
3. Wang Jinbo, Sun Zheng. Analiz vliyaniya transportnoy otrasli na regional'nyyu ekonomicheskuyu deyatel'nost' [Analysis of the impact of transport industry on regional economic activity]. *Tekhnologiya i promyshlennost'* [Technology and industry]. 2009, vol. 9, no. 5, pp. 14-16, 74.
 4. Goncharuk O.V. Ekonomicheskaya effektivnost' transportno-tekhnologicheskikh system [Economic efficiency of transport and technological systems]. M.: Nauka, 2011. 128 p.
 5. Kang Xiong. Tendentsiya razvitiya sverkhmoshchnykh zheleznodorozhnykh tekhnologiy Kitaya [China's heavy-duty Railway Technology Development Trend]. *Kitayskaya zheleznaya doroga* [China Railway], 2013, № 6.
 6. Liu Hong Chang. Analiz osnovnykh napravleniy razvitiya reformy kitayskoy zheleznodorozhnoy sistemy [Analysis of the main directions of development of the reform of the Chinese railway system]. *Zheleznodorozhnye ekonomicheskie issledovaniya* [Railway Economic Research], 2011, № 4.
 7. Liu Jian. Issledovanie effektivnosti deregulirovaniya v otrasli vozdušnogo transporta Kitaya [Research on the effectiveness of deregulation in the Chinese air transport industry]. *Promyshlennyye tekhnologii i ekonomika* [Industrial Technologies and Economics], 2011, № 11.
 8. Li yuehao, Yang Zhen. Vliyanie strategii "Poyas i put'" na ekonomicheskoe razvitie Kitaya [The impact of the Belt and Road strategy on China's economic development]. *Kooperativnaya ekonomika i tekhnologiya* [Cooperative economics and technology], 2015, no. 13, pp. 31-32.
 9. Zhang Kezhong and Tao Dongjie. Ekonomicheskyy effekt raspredeleniya transportnoy infrastruktury [The economic effect of the distribution of transport infrastructure]. *Svidetel'stvo otkrytiya vysokoskorostnoy zheleznoy dorogi, ekonomicheskaya dinamika* [Certificate of the opening of a high-speed railway, Economic dynamics], 2016, no. 6.
 10. Zhao Jiayun. Sostoyaniye razvitiya i tendentsii razvitiya logisticheskikh informatsionnykh tekhnologiy v Kitae [The state of development and trends in the development of logistics information technologies in China]. *Logisticheskyye tekhnologii i ikh primenenie* [Logistics Technologies and their Application], 2013, no. 6.

11. *Kitayskaya set' avtomobil'nykh dorog* [China highway network]. <http://news.eastday.com/c/20170826/u1a13222987.htm>
12. *Statisticheskiy byulleten 'razvitiya transportnoy otrasli za 2016 god* [2016 transportation industry development statistics bulletin]. http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zhghs/201704/t20170417_2191106.html

ДАНИЕ ОБ АВТОРАХ

Ван Сюган, аспирант

*Южный федеральный университет
ул. Большая Садовая, 105/42, г. Ростов-на-Дону, 344006, Рос-
сийская Федерация
476234770@qq.com*

Лысоченко Алла Алексеевна, доктор экономических наук, доцент,

профессор кафедры «Теории и технологии в менеджменте»
*Южный федеральный университет
ул. Большая Садовая, 105/42, г. Ростов-на-Дону, 344006, Рос-
сийская Федерация
alla44@yandex.ru*

DATA ABOUT THE AUTHORS

Wang Xiugan, PhD student

*South Federal University
105/42, Bolshaya Sadovaya Str., Rostov-on-Don, 344006, Russian
Federation
476234770@qq.com*

Lysochenko Alla Alekseevna, DSc (Economics), Professor of the De-
partment "Theory and Technology in the Management"

*South Federal University
105/42, Bolshaya Sadovaya Str., Rostov-on-Don, 344006, Russian
Federation
alla44@yandex.ru
ORCID: 0000-0002-9173-6667
ResearcherID: A-8950-2016
Scopus Author ID: 572167288552*