

УДК 339.924

**ЗОИДОВ КОБИЛЖОН ХОДЖИЕВИЧ**

к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией интеграции  
российской экономики в мировое хозяйство,  
Институт проблем рынка РАН, Москва,  
e-mail: kobiljonz@mail.ru

**МЕДКОВ АЛЕКСЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ**

к.э.н., руководитель Центра Института проблем рынка РАН (Москва),  
Научный руководитель Центра моделирования  
Глобальной Евразии и торговых путей XXI века.  
e-mail: medkov71@mail.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2022-4-5-16

## О НЕОБХОДИМОСТИ И АКТУАЛЬНОСТИ СОЗДАНИЯ «МОЗГОВОГО ЦЕНТРА» МОДЕЛИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ ЕВРАЗИИ И ТОРГОВЫХ ПУТЕЙ XXI ВЕКА<sup>1</sup>

**Аннотация.** Исследование направлено на формирование системы аргументов, доказывающих необходимость и актуальность создания «мозгового центра» моделирования Глобальной Евразии и торговых путей XXI в., как направлений дальнейшего социально-экономического развития России, так и в качестве компенсаторных механизмов введения иностранных государственных и корпоративных санкций. **Цель.** Выработать основные теоретико-методологические и научно-практические подходы к составлению комплексного плана исследований «мозгового центра» моделирования Глобальной Евразии и торговых путей XXI в. **Задачи.** Выявить направления изменения конфигурации и бизнес-процессов в евро-азиатской транспортно-логистической системе под воздействием иностранных государственных и корпоративных экономических санкций; рассмотреть действие основных, наиболее чувствительных для национальной экономики санкций по видам транспорта, определить цели и задачи «мозгового центра» моделирования Глобальной Евразии и торговых путей XXI в. **Методология.** В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, миросистемного анализа, теории производственно-технологической сбалансированности и технико-экономических укладов, экономико-математического моделирования, моделирования неравновесных процессов, исторического подхода, экспертных и аналитических оценок, контент-анализа материалов периодических изданий. **Результаты.** Описаны и систематизированы наиболее актуальные и значимые финансово-экономические процессы, влияющие на функционирование транспортно-логистической системы России в целом; выявлены актуальные направления противодействия иностранным государственным и корпоративным санкциям против России в области транспортно-логистического обеспечения экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов; определены стратегические направления научно-исследовательских работ «мозгового центра» моделирования Глобальной Евразии и торговых путей XXI в., а также тактические цели и задачи «мозгового центра» по построению новой модели транспортно-логистического обеспечения экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в условиях введения иностранных государственных и коммерческих санкций. **Выводы.** Геополитическая и геоэкономическая переориентация вектора социально-экономического и внешнеторгового развития России на направление «Север — Юг» обуславливает необходимость и актуальность создания «мозгового центра» моделирования Глобальной Евразии и торговых путей XXI в. с целью анализа геополитических и геоэкономических условий образования Глобальной Евразии, выработки

---

<sup>1</sup> Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда (проект № 22-28-01365).

научно обоснованных экспертно-аналитических оценок и рекомендаций, разработки концепции, стратегии и бизнес-плана функционирования и развития наднациональной транспортно-транзитной компании, действующей на принципах межгосударственно-корпоративного партнёрства.

**Ключевые слова:** новая экономическая реальность, государственные и корпоративные санкции, транспортно-логистическая система, экспортно-импортные и транзитные перевозки, торговые пути, инновационно-индустриальные пояса, межгосударственно-корпоративное партнёрство, морской транспорт, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, воздушный транспорт, направление «Север — Юг», ЕАЭС, экономико-математическое моделирование.

**ZOIDOV KOBILJON KHODZHIEVICH**

*Ph.D. in Physics and Mathematics, Associate Professor,  
Head of the Laboratory of Integration of the Russian Economy into the World  
Economy, Institute of Market Problems of the Russian Academy of Sciences, Moscow,  
e-mail: kobiljonz@mail.ru*

**MEDKOV ALEXEY ANATOLYEVICH**

*Ph.D. in Economics, Head of the Center of the Institute of Market  
Problems of the Russian Academy of Sciences (Moscow),  
Scientific Director of the Center for Modeling Global Eurasia  
and Trade Routes of the XXI Century.  
e-mail: medkov71@mail.ru*

## ON THE NECESSITY AND RELEVANCE OF CREATING A "THINK TANK" FOR MODELING GLOBAL EURASIA AND TRADE ROUTES OF THE XXI CENTURY

**Abstract.** The research is aimed at forming a system of arguments proving the necessity and relevance of creating a "think tank" for modeling Global Eurasia and trade routes of the 21st century, as directions for further socio-economic development of Russia, and as compensatory mechanisms for the introduction of foreign state and corporate sanctions. **Goal.** To develop the main theoretical, methodological, scientific and practical approaches to the preparation of a comprehensive research plan for the "think tank" of modeling Global Eurasia and trade routes of the XXI century. **Tasks.** To identify the directions of changing the configuration and business processes in the Euro-Asian transport and logistics system under the influence of foreign state and corporate economic sanctions; to consider the effect of the main, most sensitive for the national economy sanctions on modes of transport, to determine the goals and objectives of the "think tank" modeling Global Eurasia and trade routes of the XXI century. **Methodology.** The research uses methods of evolutionary and institutional theory, world system analysis, theory of industrial and technological balance and technical and economic structures, economic and mathematical modeling, modeling of nonequilibrium processes, historical approach, expert and analytical assessments, content analysis of periodical materials. **Results.** The most relevant and significant financial and economic processes affecting the functioning of the transport and logistics system of Russia as a whole are described and systematized; the current directions of countering foreign state and corporate sanctions against Russia in the field of transport and logistics support for export-import and transit cargo transportation have been identified; The strategic directions of the research work of the think tank for modeling Global Eurasia and trade routes of the XXI century, as well as the tactical goals and objectives of the think tank for building a new model of transport and logistics support for export-import and transit cargo transportation under the conditions of the introduction of foreign state and commercial sanctions are determined. **Conclusions.** The geopolitical and geo-economic reorientation of the vector of socio-economic and foreign trade development of Russia in the direction of "North-South" determines the necessity and relevance of creating a "think tank" for modeling Global Eurasia and trade routes of the XXI century. in order to analyze the geopolitical and geo-economic conditions of the formation of Global Eurasia, develop scientifically based expert-analytical assessments and recommendations, develop a concept, strategy and business plan for the functioning and development of a supranational transport and transit company operating on the principles of interstate-corporate partnership.

**Keywords:** new economic reality, state and corporate sanctions, transport and logistics system, export-import and transit transportation, trade routes, innovation and industrial belts, interstate-corporate partnership, sea transport, rail transport, road transport, air transport, North—South direction, EAEU, economic and mathematical modeling.

**Введение.** Разрыв и удлинение цепочек поставок товаров, и необходимость крупномасштабного реформирования транспортно-логистической системы России на пространстве Глобальной Евразии – одно из самых серьёзных последствий иностранных государственных и корпоративных экономических санкций, введённых в связи с началом специальной военной операции на Украине.

Выступая в Совете Федерации ФС РФ 13 апреля 2022 г. первый заместитель председателя правительства России А. Белоусов отметил, что «один из главных на сегодня рисков – «просадка» экономики из-за логистических ограничений, с одной стороны, и недостатка ликвидности – с другой» [1].

В период нестабильной внешнеполитической и экономической ситуации особую актуальность приобретает задача построения новых транспортно-логистических моделей обеспечения стабильных и возрастающих экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов.

В условиях новой экономической реальности требуется формирование новой модели, реформирование торгово-экономических связей на пространстве Глобальной Евразии, построение новой системы их транспортно-транзитного обеспечения, переосмысление концепции инновационно-индустриальных поясов торговых путей.

Перед исследователями поставлен вопрос, останется ли в условиях новой экономической реальности формирование, функционирование и развитие торговых путей одним из ключевых направлений Глобальной антикризисной политики, изменения геоэкономической конфигурации мирового хозяйства, источником доходов, сферой приложения инвестиционных и кредитных ресурсов, инфраструктурно-интеграционной основой реализации крупных геополитических проектов?

На этот вопрос и должен дать ответ комплексный план исследований «мозгового центра» моделирования Глобальной Евразии и торговых путей XXI в. В работе «мозгового центра» будут использоваться методы эволюционно-институциональной теории, миросистемного анализа, теории производственно-технологической сбалансированности и технико-экономических укладов, экономико-математического моделирования, моделирования неравновесных процессов, исторического подхода, экспертных и аналитических оценок, контент-анализа материалов периодических изданий [6–10, 12, 17–21].

### **1. Направления изменения конфигурации и бизнес-процессов в евро-азиатской транспортно-логистической системе под воздействием иностранных государственных и корпоративных экономических санкций**

Отметим наиболее актуальные и значимые финансово-экономические процессы, влияющие на функционирование транспортно-логистической системы России в целом.

1. Рост цен, связанный с повышением курсов иностранных валют.
2. Неопределенность динамики валютных курсов, трудности с их прогнозированием и выполнением контрактных обязательств.
3. Возникновение рисков неисполнения действующих контрактов, основанных на заёмном финансировании.
4. Сложности с исполнением контрактных обязательств, связанные с обязательной продажей 80% валютной выручки.
5. Повышение ключевой ставки и, как следствие, удорожание кредитов для хозяйствующих субъектов.
6. Переход транспортно-логистических операторов на работу по предоплате и, как следствие, повышение затрат на перевозки для грузовладельцев.
7. Риски поддержания стабильной работы иностранного программного обеспечения транспортно-логистических процессов.

Рассмотрим действие основных, наиболее чувствительных для национальной экономики иностранных государственных и корпоративных экономических санкций против России и российских предприятий по видам транспорта.

*Морской транспорт.* На транспортно-логистические связи влияют непосредственно сами боевые действия в рамках проведения специальной военной операции. С началом боевых действий были прекращены судозаходы в порты Украины и некоторые порты России, а также

расширены границы зон рискованного судоходства, резко увеличилась стоимость страхования судов на маршрутах Черного и Азовского морей. Вследствие проведения специальной военной операции на Украине и роста цен на нефть были подняты тарифы за проход судов по Суэцкому каналу.

Вступление в силу иностранных государственных и корпоративных экономических санкций привели к остановке по требованию таможенных органов погрузки российских грузов в основных европейских узловых портах Роттердама, Антверпена, Гамбурга и Зебрюгге, а уже погруженные – разгружались.

Введение санкций против портов России на Северо-Западе, в Азово-Черноморском бассейне и на Дальнем Востоке проявилось в виде отказа крупнейших глобальных морских контейнерных сервисов от судозаходов в них. Приостановили судозаходы в российские порты или ограничили работу 6 из 11 ведущих глобальных морских контейнерных сервисов: Maersk Group, MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd, Yang Ming. Их поддержали основные операторы фидерных линий Северной Европы.

В свою очередь, компании НММ (Hyundai Merchant Marine, Южная Корея) и One (Ocean Network Express, Япония) ограничили приём отправок в порты Новороссийска и Санкт-Петербурга. НММ также приняла решение приостановить приём заявок на перевозки грузов по маршрутам в порты российского Дальнего Востока.

Нейтральную позицию сохранили глобальные контейнерные сервисы COSCO Shipping и OOCL (Китай), ZIM (Израиль), Evergreen (Тайвань) и Orient Overseas (Гонконг).

Наиболее чувствительные потери связаны с позицией глобального морского контейнерного сервиса Maersk Group. До введения санкций компания Maersk активно развивала сухопутный евро-азиатский транзит по территории России, осуществляла пробные рейсы контейнеровозов по Северному морскому пути (СМП). Компания владеет большим парком контейнеров, а также долями в акционерном капитале российских портов. По оценкам, Maersk контролировала более 15% рынка контейнерных перевозок в России [2].

Уход глобальных морских контейнерных сервисов приводит и приведёт в дальнейшем к возникновению недостатка контейнеров в России, образованию дисбаланса в движении контейнеров и подвижного состава. В 2021 г. из всего объёма контейнеров, поступивших в Россию морским транспортом, 80% приходилось на глобальные морские контейнерные сервисы, в т. ч. на «большую тройку» (Maersk, CMA CGM, MSC) – 50–60% оборота контейнеров [14].

Разработка компенсаторных механизмов осложняется тем, что развитие и модернизация капиталоемкой транспортно-логистической инфраструктуры может происходить преимущественно эволюционным путём. Узкими местами транспортно-логистической системы России являются ограниченные мощности портов Дальнего Востока и недостаточная пропускная способность Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиб) и Байкало-Амурской магистрали (БАМ).

Положение усугубляется имеющимися сложностями в приобретении комплектующих для изготовления российских контейнеров и контейнеров-цистерн (танк-контейнеров).

В условиях новой экономической реальности особенно остро проявляются последствия отсутствия транспортной безопасности, когда 98% от всего объёма российской внешней торговли обслуживалось иностранными перевозчиками [13].

Железнодорожный транспорт. Отмечается резкое увеличение спроса на перевозки импортируемых грузов железнодорожным транспортом по Транссибу из Восточной Азии. По оценкам, переориентация грузопотоков из портов Северо-Запада в порты Дальнего Востока и сухопутные погранпереходы приведёт к росту контейнерных перевозок грузов по Восточному полигону железных дорог как минимум в 2 раза.

В этих условиях следует ожидать обострения конкурентной борьбы за доступ к провозной способности Транссиба, как между различными грузоотправителями, так и по видам грузов. И она уже началась.

Так, представители угледобывающей промышленности пока выступают в качестве пострадавшей стороны: экспортные перевозки угля утратили приоритетное положение на Восточном полигоне железных дорог. В связи с этим их лоббистские организации предлагают до отмены иностранных государственных и корпоративных экономических санкций переориентировать

транзитные перевозки контейнеров с Транссиба и БАМа на Северный коридор Трансазиатской железной дороги (через Казахстан).

Временными правилами недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре уже предусмотрено снижение приоритета транзитных контейнерных перевозок. В дальнейшем предстоит принимать непростые решения о приоритетности перевозок различных видов грузов. Вполне вероятно усиление лоббистского давления на государственные органы и ОАО «РЖД» по обеспечению перевозочного процесса с параллельным увеличением коррупционной составляющей.

Для достижения задач обеспечения продовольственной безопасности и сдерживания роста потребительских цен необходимо установление безусловного приоритета для перевозок контейнеров в импортном сообщении, в первую очередь, через сухопутные пограничные переходы Казахстана, Китая и Монголии и российские порты на Дальнем Востоке.

Необходимо отметить гораздо меньшую провозную способность железнодорожного транспорта по сравнению с глобальными морскими контейнерными сервисами: если контейнерный поезд перевозит в среднем 140 ДФЭ (контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте), то контейнеровместимость одного судна-контейнеровоза может превышать 20 тыс. ДФЭ.

Санкционное давление, прежде всего, со стороны Польши и Германии привели к практически полному прекращению транзитных перевозок грузов по маршруту АТР – порты Дальнего Востока России – Транссиб – Санкт-Петербург/Брест – Европа.

В 2021 г. на транзитные перевозки контейнерных грузов через Украину приходилось лишь 2% всех грузоперевозок, следующих по маршруту Китай – Европа. В период военных действий на территории Украины поезда с этого маршрута перенаправлены на маршрут Алашанькоу (СУАР, Китай) – Брест (Беларусь)/Малашевичи (Польша) – Будапешт.

Воздействие иностранных государственных и корпоративных санкций ощущают и компании из стран-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС), например, из Казахстана в части грузов, следующих через территорию России в транзитном сообщении.

Противоречивую и неопределённую позицию финской государственной железнодорожной компании VR в области перевозок российских грузов можно охарактеризовать, как «и хочется, и колется».

Становится очевидным, что в этих условиях практически невозможно выполнить задачу президента РФ, поставленную в 2018 г. (с корректировкой в 2020 г.), по увеличению транзитных перевозок грузов к 2027 г. в 4 раза.

Положительным моментом является оживление разработанных, но пока не реализуемых проектов строительства новых железных дорог, соединяющих Транссиб с Китаем. В частности, речь идёт о трёх вариантах строительства железных дорог через Горный Алтай, прежде всего, железной дороги по маршруту ст. Абаза (Хакасия) – Северный Китай.

Возобновляется интерес к проекту строительства железной дороги Кызыл (Тува) – Курагино (Красноярский край) именно в транзитном варианте, а не только как вывозной дороги для Элегестского месторождения угля. В апреле 2021 г. было принято решение о пятилетней приостановке концессии на строительство этой транспортной коммуникации. Однако в настоящее время приходит понимание того, что модернизация и расширение пропускной способности Транссиба и БАМа не удовлетворят в полной мере потребности в новых торговых путях, связывающих Россию и страны Восточной Азии.

Автомобильный транспорт. В области трансграничных перевозок грузов автомобильным транспортом отмечаются большие заторы и образование очередей на многосторонних автомобильных пропускных пунктах (МАПП), что увеличивает спрос на железнодорожные перевозки грузов.

Одна из причин заторов и задержек на МАПП – усиление проверок грузовых автомобилей со стороны таможенных служб ЕС. Однако самые значительные очереди грузовых автомобилей отмечаются на российско-китайском МАПП Забайкальск – Маньчжурия. Здесь накладываются ещё и противоэпидемиологические мероприятия, что приводит к увеличению сроков доставки грузов на 10-20 дней. Железнодорожные и автомобильные пограничные пропускные пункты на Дальнем Востоке перешли на круглосуточный режим работы.

По мнению генерального секретаря Международного союза автоперевозчиков (IRU) Ум-

берто де Претто, главной проблемой перевозочного процесса в настоящее время является рост цен на топливо. Глобальная нестабильность и санкционное давление на Россию привели к тому, что в марте 2022 г. средние цены на дизельное топливо выросли по отношению к марту 2021 г. на 33% [16].

Ещё не восстановившиеся в полной мере после пандемии коронавируса COVID-19 и мероприятий по борьбе с ней глобальные цепочки поставок подверглись давлению смены направлений перевозок и удлинения маршрутов, что вкупе с ростом цен на топливо неизбежно приведёт к удорожанию всех товаров. Кроме того, возникает вопрос, сохраняют ли российские международные автомобильные перевозчики членство в IRU?

В качестве одной из экономических санкций Европейский союз (ЕС) закрыл границы для грузовых автомобилей, зарегистрированных в России. В свою очередь, с 16 апреля 2022 г. Министерство транспорта Республики Беларусь приняло решение закрыть таможенную границу ЕАЭС для грузовых автомобилей и седельных тягачей, зарегистрированных в ЕС. Эти действия приведут к увеличению спроса на железнодорожные перевозки грузов, которые вряд ли смогут компенсировать фактический коллапс трансграничных автомобильных перевозок.

*Воздушный транспорт.* В области перевозок грузов воздушным транспортом произошло резкое сокращение грузовых рейсов европейских авиакомпаний по маршруту Китай – Россия – Европа. Россия закрыла своё воздушное пространство для авиакомпаний из недружественных государств. Однако наступление полного коллапса российских грузовых авиаперевозок связано с критической зависимостью этого сегмента рынка от воздушных судов иностранного производства.

## **2. Цели и задачи «мозгового центра» моделирования Глобальной Евразии и торговых путей XXI века**

Цели и задачи «мозгового центра» моделирования Глобальной Евразии и торговых путей XXI в. можно разделить на:

- а) стратегические, не зависящие от текущей военно-политической и социально-экономической ситуации;
- б) тактические, злободневные, направленные на выработку предложений по изменению модели транспортно-логистического обеспечения экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в условиях введения иностранных государственных и корпоративных экономических санкций против России и российских предприятий.

После введения иностранных государственных и корпоративных экономических санкции против России и российских финансовых и хозяйствующих субъектов ещё большую актуальность приобретает задача борьбы с бедностью, поиск дополнительных источников доходов государства, хозяйствующих субъектов и населения России, а также диверсификация структуры национальной экономики.

Борьба с бедностью, неравенством в доходах населения, низким качеством жизни – явлениями, ограничивающими рост национальной экономики, – требует обеспечения инклюзивного роста и устойчивого развития.

Цель «мозгового центра» состоит в формировании теоретико-методологической и научно-практической базы обеспечения инклюзивного роста и макроэкономической стабильности в России на основе новейших достижений теории транзитной экономики, моделирования функционирования современных торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов, разработки теории и практики межгосударственно-корпоративного партнёрства.

Концепция инклюзивности предполагает акцентирование внимания на формировании и развитии инновационно-индустриальных поясов торговых путей. Подчеркнём, что развитие транзитной экономики не сводится к увеличению трансграничной транспортировки грузов и пассажиров, совершенствованию перевозочных процессов и росту объёмов экспорта транспортных услуг, но и, в первую очередь, означает транзит создания добавленной стоимости на высокотехнологичной основе, трансфер передовых производственных и сервисных технологий, компетенций, повышение качества человеческого капитала.

Современное высокотехнологичное развитие мирового хозяйства приводит к эволюции организационно-институциональных форм, отходу от традиционных линейных управленче-

ских структур, что наблюдалось уже в период Третьей промышленной революции. Необходимо отметить, что революционный технологический скачок подразумевает в дальнейшем некоторый период эволюционного настраивания и совершенствования передовых производственных технологий и организационно-институциональных структур.

По своей сути формирование и развитие торговых путей носит трансграничный характер и требует создания особой управленческой модели, включающей партнёрство, кооперацию, сетевое взаимодействие как на открытом рынке, так и внутри корпорации. Для формирования глобальных и региональных торговых путей, проходящих, в т. ч. и по малолюдным, безлюдным территориям, местностям со сложными природно-климатическими условиями, крайне актуальными являются именно сетевые управленческие структуры и распределённые производственные процессы.

Межгосударственно-корпоративное партнёрство (МКП) – это совокупность форм средне- и долгосрочного взаимодействия государств и корпораций (крупной транснациональной корпорации), а также межгосударственного и межкорпоративного сотрудничества в инициировании, подготовке и осуществлении глобальных и макрорегиональных инфраструктурно-интеграционных проектов и формировании инновационно-индустриальных поясов торговых путей в целях обеспечения устойчивого экономического развития, инклюзивного роста и увеличения доходов.

Современная цифровая эволюция формирования и развития инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI в. имеет неоднозначные предпосылки и последствия. Процессы автоматизации, роботизации и цифровизации перевозочного процесса, создания новых инфраструктурных объектов и высокотехнологичного подвижного состава неизбежно приведут к высвобождению значительного количества сотрудников. Процессы на рынке труда, связанные с развитием «Индустрии 4.0», делают ещё более актуальной задачу обеспечения инклюзивного роста экономики, в т. ч. и путем широкого использования корпоративных управленческих механизмов.

В связи с этим представляется целесообразным, чтобы организационно-институциональным оформлением цифровой эволюции современных торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов стала крупная надгосударственная компания, функционирующая на принципах межгосударственно-корпоративного партнёрства на пространстве Глобальной Евразии.

### **2.1. Стратегические направления научно-исследовательских работ «мозгового центра» моделирования Глобальной Евразии и торговых путей XXI в.**

Выделим стратегические направления научно-исследовательских работ «мозгового центра».

1. Анализ неравновесного социально-экономического положения и циклической динамики развития стран Глобальной Евразии.

2. Построение моделей формирования грузовой базы, процессов грузообразования и грузопоглощения в узловых точках торговых путей Глобальной Евразии.

3. Разработка и совершенствование методов содержательного и экономико-математического моделирования современных торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов.

4. Проведение дальнейших теоретико-методологических и научно-практических исследований транзитной экономики (ТЭ) и межгосударственно-корпоративного партнёрства (МКП).

5. Проведение исследований и анализ совокупности форм средне- и долгосрочного взаимодействия государств и корпораций (крупной транснациональной корпорации), анализ направлений эффективного функционирования транспортно-транзитных систем на принципах МКП.

6. Анализ и измерение инклюзивного роста и макроэкономической стабильности Российской Федерации и её регионов как основ моделирования эволюции ТЭ и МКП, разработка модели оценки инклюзивности макроэкономического развития России и её регионов, отражающей особенности осуществления деятельности субъектов Федерации, на основе построения сбалансированной системы показателей, состоящей из основных факторов устойчивого роста, влияющих на показатель ВВП и ВРП на душу населения.

7. Выработка подходов к решению проблемы генерирования («улавливания»), распределения перераспределения и присвоения доходов от функционирования транспортно-транзитных систем (ТТС), формирования узлов создания добавленной стоимости в условиях создания и внедрения интеллектуальных транспортных систем, безлюдных перевозочных, погрузочно-разгрузочных, перегрузочных и складских технологий.

8. Выявление и выработка предложений противодействию угрозам распространения ренто-ориентированного (паразитического) сознания и поведения элит и населения в результате развития ТТС России.

9. Выработка предложений и рекомендаций по стимулированию эволюционного развития межгосударственно-корпоративного партнёрства в целях обеспечения инклюзивного роста и макроэкономической стабильности при формировании в России инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI в.

10. Построение модели эволюционного развития рынка труда, роста доходов населения в сопряжении с созданием и функционированием современных торговых путей, проходящих по территории России, формированием их инновационно-индустриальных поясов, узловых точек, инновационным развитием смежных производств.

11. Выработка предложений и рекомендаций по совершенствованию государственной и корпоративной жилищной политики субъектов транспортно-логистической системы в целях обеспечения инклюзивного роста, особенно в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке.

12. Систематизация результатов исследования и анализа разнонаправленного влияния развития формирования и развития инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI в. на состояние занятости, доходы работников, увеличение человеческого капитала и качество жизни.

13. Определение основных направлений развития инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI в. в целях декарбонизации мировой экономики.

14. Выработка системы аргументов, доказывающей, что высокотехнологическая трансформация глобальных транспортно-логистических процессов на принципах МКП, развитие ТЭ и инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI в., способствующих широкому распространению экологически чистых производств, внесут решающий вклад в декарбонизацию мирового хозяйства и обеспечение устойчивого экономического развития.

15. Обоснование положения, что при создании и функционировании торговых путей XXI в. необходимо поставить задачу снабжения электроэнергией транспортных коммуникаций и подвижного состава исключительно из возобновляемых источников энергии (ВИЭ).

16. Разработка системы доказательств, что создание и функционирование «Зелёного Шёл-

Вид транспорта	Наиболее чувствительные экономические санкции	Способы противодействия
Морской	Прекращение (ограничение) судозаходов глобальных морских контейнерных сервисов в российские порты, дефицит и разбалансировка движения контейнеров.	Создание национального морского контейнерного оператора, обращение к услугам морского подразделения наднациональной транспортно-транзитной компании.
Железнодорожный	Прекращение транзитных перевозок по маршруту Восточная Азия – ЕС, переориентация грузопотоков на порты Дальнего Востока и сухопутные погранпереходы.	Повышение приоритета перевозок импортных товаров народного потребления, переориентация транзитных перевозок на маршрут через Казахстан, строительство новых железных дорог, связывающих Транссиб и Китай, усиленное развитие направления «Север – Юг».
Автомобильный	Запрет движения грузовых автомобилей с иностранными номерами на границе ЕС – Беларусь, жесткий таможенный досмотр, рост цен на топливо.	Радикальная переориентация грузопотоков на железнодорожный транспорт, усиленное развитие направления «Север – Юг» в области автомобильных и железнодорожных перевозок грузов.
Воздушный	Сокращение грузовых рейсов европейских авиакомпаний по маршруту Китай – Россия – Европа, закрытие воздушного пространства России для авиакомпаний из недружественных государств, отсутствие поставок и обслуживания самолётов иностранного производства.	Обращение к услугам подразделения грузовых воздушных перевозок наднациональной транспортно-транзитной компании.

В условиях новой экономической реальности, транспортно-логистических ограничений и переориентации грузопотоков на Юг разрабатываются и тестируются маршруты перевозок для Европейской части России через Турцию, Грузию, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан и др. Растёт интерес как к западному, так и новому восточному маршруту МТК «Север – Юг» вдоль берегов Каспийского моря. Транспортно-логистические компании разрабатывают маршруты из Санкт-Петербурга через Турцию (Стамбул) в направлении стран Юго-Восточной Азии и Западной Азии.

Стала ещё более актуальной реализация проекта строительства судоходного канала «Стамбул» в обход Босфора в Турции в целях преодоления ограниченных пропускных возможностей черноморских проливов. Рассматриваются проекты организации транспортно-логистических узловых точек (хабов) в Саудовской Аравии и ОАЭ, обслуживающих маршруты экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в интересах России.

Узким местом МТК «Север – Юг» является организация мультимодальных перевозок по территории Ирана, что делает актуальным изучение транспортно-транзитной системы (ТТС) Исламской республики и выработку рекомендаций по её развитию и модернизации с поиском соответствующего финансирования и организационно-институционального оформления.

Узким местом российской ТТС продолжает оставаться Московский транспортный узел. Так, по словам директора по развитию STS Logistics В. Дорохова, «если все наши ускоренные поезда с учетом возможности Восточного полигона из дальневосточных портов через сухопутные погранпереходы следуют на Московский узел, они сталкиваются с простоями и невывозом груза до 2 недель, а иногда и месяца» [5].

Директор по продажам и развитию мультимодальной логистики Atlas Chain М. Лазарева также отмечает «сложности и задержки по приему грузов на станциях в Москве» [11], но уже на направлении «Север – Юг».

Поступают предложения по национализации основных элементов перевозочного процесса. В частности, отмечается, что «если есть проблемы с отказом океанских линий, то нужен свой флот на более долгосрочную перспективу. Необходимо развитие собственного контейнерного парка, может быть, даже на государственном уровне» [5].

Возрождаются предложения по созданию национального контейнерного перевозчика, организации совместных транспортно-логистических предприятий с Китаем, Турцией, Ираном и другими странами, увеличения локализации производства контейнеров и контейнерной инфраструктуры [15].

Правительство вводит дополнительные меры господдержки для российских компаний, осуществляющих контейнерные перевозки по СМП. Так, судоходные компании, выполнившие в течение года не менее двух круговых рейсов по этой трассе (большой каботаж), получают субсидии, на что в трехлетнем федеральном бюджете предусмотрено по 560 млн руб. в год [3].

В условиях переориентации экспортно-импортных и транзитных грузопотоков на Юг особую актуальность и научно-практическую значимость приобретает исследование транспортно-транзитного направления «Север – Юг» с выработкой конкретных предложений по образованию и развитию Норманно-Арийского торгового пути XXI в., формированию международного коридора Северный Ледовитый океан – Индийский океан (СЛО – ИО).

Особую значимость имеет научно-практическое сопровождение эффективного сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов России, ЕАЭС, Китая и Индии в целях полной реализации энергоресурсного и транспортно-транзитного потенциала Арктической зоны России.

Наиболее перспективным направлением изменения конфигурации мирового хозяйства, формирования Глобальной Евразии, создания и развития торговых путей XXI в. является образование геополитической и геоэкономической оси Китай – Саудовская Аравия – Россия. Создание оси отвечает интересам всех входящих в неё государств.

Так, наследный принц Королевства Саудовская Аравия Мухаммед бин Салман демонстрирует желание избавиться от чрезмерной зависимости от США путём сокращения инвестиций и их переориентации на Китай, уменьшения использования доллара в международных расчётах в пользу юаня, прежде всего на рынках энергетических ресурсов.

Есть мнение, что в долгосрочной перспективе уйти от долларовой системы международ-

ных расчётов можно с помощью создания новой платежной единицы между Россией и государствами ЕАЭС, Юго-Восточной Азии, Ираном, Турцией и другими заинтересованными странами [4].

По нашему мнению, в целях финансово-кредитного обеспечения формирования Глобальной Евразии необходимо появление и внедрение в денежный оборот новой макрорегиональной и мировой валюты, обслуживающей торгово-экономические связи в условиях новой экономической реальности – современной серебряной арабской дирхемы, которую можно назвать – евразийская дирхема (эуди).

**Заключение.** В условиях новой экономической реальности, введения масштабных государственных и корпоративных экономических санкций против России и российских предприятий резко снизится роль Транссиба в обеспечении транзитных перевозок грузов, а также произойдёт примитивизация транспортно-логистических процессов в целом.

Ожидается, что дефицит контейнеров на Восточном полигоне железных дорог приведёт к расширению практики использования крытых вагонов при перевозках грузов. Необходимо также учитывать, что достижение полной импортнезависимости в производстве тары и подвижного состава практически невозможно.

После обострения геополитической ситуации в Восточной Европе, в период нарастания военной напряженности и беспрецедентного финансово-экономического давления на Россию со стороны коллективного Запада в ещё большей степени проявились необходимость и актуальность приоритетного развития Арктической зоны России и арктической экономики.

Те же процессы стимулируют ускоренную реализацию альтернативных проектов развития ТТС на постсоветском пространстве. Так, особый приоритет в настоящее время получило осуществление проекта строительства высокоскоростной железной дороги Rail Baltica, который получит дополнительное финансирование из фондов ЕС в рамках реализации программы военной мобильности.

Геополитическая и геоэкономическая переориентация вектора социально-экономического и внешнеторгового развития России на направление «Север – Юг» обуславливает необходимость и актуальность создания «мозгового центра» моделирования Глобальной Евразии и торговых путей XXI в. с целью:

- анализа геополитических и геоэкономических условий образования Глобальной Евразии;
- выработки научно обоснованных объективных экспертно-аналитических оценок и рекомендаций;
- разработки концепции, стратегии и бизнес-плана функционирования и развития наднациональной транспортно-транзитной компании, действующей на принципах МКП, как механизма организационно-институционального обеспечения формирования Глобальной Евразии и реализации крупномасштабных проектов развития и модернизации ТТС государств-учредителей компании.

Научно-исследовательские работы, выполняемые в рамках деятельности «мозгового центра», внесут существенный вклад в экономическую науку и практику государственного и корпоративного управления в части формирования организационно-институциональных (межгосударственно-корпоративных) механизмов обеспечения инклюзивного роста и макроэкономической стабильности путём формирования и развития инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI в., высокотехнологичной трансформации национальной экономики.

#### *Литература*

1. Белоусов А. констатировал начало «просадки» российской экономики [Электронный ресурс]. – URL : [https://ria.ru/20220413/ekonomika-1783270742.html?utm\\_source=yhnews&utm\\_medium=desktop](https://ria.ru/20220413/ekonomika-1783270742.html?utm_source=yhnews&utm_medium=desktop) (дата обращения: 13.04.2022).
2. Гусаченко, Н. Место компании Maersk быстро никто не займет, даже китайские игроки // РЖД-Партнер. 22.03.2022 [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/mesto-kompanii-maersk-bystro-nikto-ne-zaymet-dazhe-kitayskie-igroki/> (дата обращения: 25.03.2022).
3. Два круговых рейса по субсидируемым из бюджета тарифам планируются в 2022 г. по СМП // РЖД-Партнер. 22.03.2022 [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/dva-krugovykh-reysa-po-subsidiyruemym-iz-fedbyudzhetata-tarifam-planiruetsya-v-2022-godu-po-smp/> (дата обращения: 25.03.2022).
4. Деготькова, И. Эксперты предложили России создать новую платежную единицу // РБК. 30 марта

- 2022 г. [Электронный ресурс]. – URL : [https://www.rbc.ru/economics/30/03/2022/6242deaa9a79476061873005?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop](https://www.rbc.ru/economics/30/03/2022/6242deaa9a79476061873005?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop) (дата обращения: 30.03.2022).
5. Дорохов, В. Международная логистика получила тройной удар, в России ожидается нехватка контейнеров // РЖД-Партнер. 30.03.2022 [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/mezhdunarodnaya-logistika-poluchila-troynoy-udar-v-rossii-ozhidaetsya-nekhvatka-konteynerov/> (дата обращения: 30.03.2022).
6. Зоидов, К. Х., Зиядуллаев, Н. С., Медков, А. А. Эволюция евроазиатских отношений в духе великого шелкового пути: обзор научных материалов // Экономика и математические методы. 2022. Т. 58. № 1. С. 61–69.
7. Зоидов, К. Х., Медков, А. А. Китайская инициатива «пояс и путь» – основа эволюционного развития и сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов на пространстве Большой Евразии (обзор научных подходов) ; под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М. : ИПР РАН, 2020.
8. Зоидов, К. Х., Медков, А. А. Проблемы эволюции транзитных систем и сопряжения инфраструктурных проектов формирования большого евразийского партнерства // Экономика и математические методы. 2021. Т. 57. № 2. С. 64–72.
9. Зоидов, К. Х., Медков, А. А., Зоидов, З. К. Государственно-частное партнерство – основа инновационного развития и безопасности транзитной экономики : монография ; предисловие и науч. ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветков. – М. : Экономическое образование, 2017.
10. Зоидов, К. Х., Медков, А. А., Кадырбаев, А. Ш., Чернышов, М. М., Зоидов, З. К. Инфраструктурно-интеграционные направления эволюции геополитических интересов России в современном мире ; под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова, к.ф.-м.н., доц. К.Х. Зоидова. – М. : ИПР РАН, 2020.
11. Лазарева, М. Турция, Иран, Казахстан могут стать новыми транзитными перевалочными пунктами для частично заблокированной Европы // РЖД-Партнер. 29.03.2022 [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/turtsiya-iran-kazakhstan-mogut-stat-novymi-tranzitnymi-perevalochnymi-punktami-dlya-chastichno-zablokirovannoy-Evropy/> (дата обращения: 30.03.2022).
12. Норт, Д. К. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. – М. : Фонд экономической книги «Начала», 1997.
13. Ратников, С. В долгосрочной перспективе России необходимо воссоздавать собственное парокходство // РЖД-Партнер. 25.03.2022 [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/v-dolgosrochnoy-perspektive-rossii-neobkhodimo-vossozdavat-sobstvennoe-parokhodstvo/> (дата обращения: 25.03.2022).
14. Россия не хватает контейнеров // РЖД-Партнер. 06.04.2022 [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/rossii-ne-khvataet-konteynerov/> (дата обращения: 06.04.2022).
15. Тортев, Д. Китайские грузоотправители будут выжидать время, чтобы понять, насколько серьезно ударят санкции // РЖД-Партнер. 09.03.2022 [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/kitayskie-gruzootpraviteli-budut-vyzhidat-vremya-chtoby-ponyat-naskolko-serezno-udaryat-sanktsii/> (дата обращения: 09.03.2022).
16. Претто, Умберто де. Автоперевозки подорожали в 51 стране мира // РЖД-Партнер. 10.03.2022 [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/auto/opinions/avtoperevozki-podorozhali-v-51-strane-mira/> (дата обращения: 10.03.2022).
17. Цветков, В. А., Зиядуллаев, Н. С., Зоидов, К. Х., Медков, А. А. Транзитная экономика : теория, методология, практика : монография ; под науч. ред. чл.-корр. В.А. Цветкова ; предисл. ак. РАН Макарова В.Л., ак. РАН Порфирьева Б.Н. – М. : Экономическое образование, 2019.
18. Цветков, В. А., Зоидов, К. Х., Медков, А. А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. – М. : ИПР РАН ; СПб. : Нестор-История, 2014.
19. Alchian, A. A. Uncertainty, Evolution and Economic Theory // Journal of Political Economy. 195. Vol. 58. P. 211–221.
20. Nelson, R. R., Winter, S. J. An evolutionary theory of economic change. – М. : Finstatinform, 2000.
21. The Conference Board Total Economy Database, September 2010. – М., 2010 [Electronic resource]. – URL : <http://www.conferenceboard.org/data/economydatabase/> (accessed 15.04.2022), free. – Screen title.

#### References:

1. Belousov A. konstatiroval nachalo «prosadki» rossijskoj ekonomiki [Elektronnyj resurs]. – URL : [https://ria.ru/20220413/ekonomika-1783270742.html?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop](https://ria.ru/20220413/ekonomika-1783270742.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop) (data obrashcheniya: 13.04.2022).
2. Gusachenko, N. Mesto kompanii Maersk bystro nikto ne zajmet, dazhe kitayskie igroki // RZHD-Partner. 22.03.2022 [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/mesto-kompanii-maersk-bystro-nikto-ne-zajmet-dazhe-kitayskie-igroki/> (data obrashcheniya: 25.03.2022).
3. Dva krugovyh rejsa po subsidiruemyh iz fedbyudzheta tarifam planiruyutsya v 2022 g. po SMP // RZHD-Partner. 22.03.2022 [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/dva-krugovykh-reysa-po-subsidiruemym-iz-fedbyudzheta-tarifam-planiruyetsya-v-2022-godu-po-smp/> (data obrashcheniya: 25.03.2022).
4. Degot'kova, I. Eksperty predlozhili Rossii sozdat' novuyu platelynuyu edinicu // RBK. 30 marta 2022 g. [Elektronnyj resurs]. – URL : [https://www.rbc.ru/economics/30/03/2022/6242deaa9a79476061873005?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop](https://www.rbc.ru/economics/30/03/2022/6242deaa9a79476061873005?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop) (data obrashcheniya: 30.03.2022).
5. Dorohov, V. Mezhdunarodnaya logistika poluchila trojnoy udar, v Rossii ozhidaetsya nekhvatka kontejnerov // RZHD-Partner. 30.03.2022 [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/>

- opinions/mezhdunarodnaya-logistika-poluchila-troynoy-udar-v-rossii-ozhidaetsya-nekhvatka-konteynerov/ (data obrashcheniya: 30.03.2022).*
6. Zoidov, K. H., Ziyadullaev, N. S., Medkov, A. A. *Evolyuciya evroaziatskih otnoshenij v duhe velikogo shelkovogo puti: obzor nauchnyh materialov // Ekonomika i matematicheskie metody. 2022. T. 58. № 1. S. 61–69.*
7. Zoidov, K. H., Medkov, A. A. *Kitajskaya iniciativa «poyas i put'» – osnova evolyucionnogo razvitiya i sopryazheniya infrastruktarno-integracionnyh proektov na prostranstve Bol'shoj Evrazii (obzor nauchnyh podhodov) ; pod red. chl.-korr. RAN V.A. Cvetkova. – M. : IPR RAN, 2020.*
8. Zoidov, K. H., Medkov, A. A. *Problemy evolyucii tranzitnyh sistem i sopryazheniya infrastrukturnyh proektov formirovaniya bol'shogo evrazijskogo partnerstva // Ekonomika i matematicheskie metody. 2021. T. 57. № 2. S. 64–72.*
9. Zoidov, K. H., Medkov, A. A., Zoidov, Z. K. *Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo – osnova innovacionnogo razvitiya i bezopasnosti tranzitnoj ekonomiki : monografiya ; predislovie i nauch. red. chl.-korr. RAN V.A. Cvetkov. – M. : Ekonomicheskoe obrazovanie, 2017.*
10. Zoidov, K. H., Medkov, A. A., Kadyrbaev, A. SH., CHernyshov, M. M., Zoidov, Z. K. *Infrastruktarno-integracionnye napravleniya evolyucii geopoliticheskikh interesov Rossii v sovremennom mire ; pod red. chl.-korr. RAN V.A. Cvetkova, k.f.-m.n., doc. K.H. Zoidova. – M. : IPR RAN, 2020.*
11. Lazareva, M. *Turciya, Iran, Kazahstan mogut stat' novymi tranzitnymi perevalochnymi punktami dlya chastichno zablockirovannoj Evropy // RZHD-Partner. 29.03.2022 [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/turtsiya-iran-kazahstan-mogut-stat-novymi-tranzitnymi-perevalochnymi-punktami-dlya-chastichno-zablo/> (data obrashcheniya: 30.03.2022).*
12. Nort, D. K. *Instituty, institucional'nye izmeneniya i funkcionirovanie ekonomiki. – M. : Fond ekonomicheskoy knigi «Nachala», 1997.*
13. Ratnikov, S. *V dolgosrochnoj perspektive Rossii neobhodimo vossozdavat' sobstvennoe parohodstvo // RZHD-Partner. 25.03.2022 [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/v-dolgosrochnoy-perspektive-rossii-neobkhodimo-vossozdavat-sobstvennoe-parokhodstvo/> (data obrashcheniya: 25.03.2022).*
14. *Rossii ne hvataet konteynerov // RZHD-Partner. 06.04.2022 [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/rossii-ne-khvataet-konteynerov/> (data obrashcheniya: 06.04.2022).*
15. Tortevev, D. *Kitajskie gruzootpraviteli budut vyzhidat' vremya, chtoby ponyat', naskol'ko ser'ezno udaryat sankcii // RZHD-Partner. 09.03.2022 [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/kitayskie-gruzootpraviteli-budut-vyzhidat-vremya-chtoby-ponyat-naskolko-serezno-udaryat-sanktsii/> (data obrashcheniya: 09.03.2022).*
16. Pretto, Umberto de. *Avtoperevozki podorozhali v 51 strane mira // RZHD-Partner. 10.03.2022 [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/auto/opinions/avtoperevozki-podorozhali-v-51-strane-mira/> (data obrashcheniya: 10.03.2022).*
17. Cvetkov, V. A., Ziyadullaev, N. S., Zoidov, K. H., Medkov, A. A. *Tranzitnaya ekonomika : teoriya, metodologiya, praktika : monografiya ; pod nauch. red. chl.-korr. V.A. Cvetkova ; predisl. ak. RAN Makarova V.L., ak. RAN Porfir'eva B.N. – M. : Ekonomicheskoe obrazovanie, 2019.*
18. Cvetkov, V. A., Zoidov, K. H., Medkov, A. A. *Formirovanie evolyucionnoj modeli transportno-tranzitnoj sistemy Rossii v usloviyah integracii i globalizacii. – M. : IPR RAN ; SPb. : Nestor-Istoriya, 2014.*
19. Alchian, A. A. *Uncertainty, Evolution and Economic Theory // Journal of Political Economy. 195. Vol. 58. P. 211–221.*
20. Nelson, R. R., Winter, S. J. *An evolutionary theory of economic change. – M. : Finstatinform, 2000.*
21. *The Conference Board Total Economy Database, September 2010. – M., 2010 [Electronic resource]. – URL : <http://www.conferenceboard.org/data/economydatabase/> (accessed 15.04.2022), free. – Screen title.*