

УДК 339.924

ЗОИДОВ КОБИЛЖОН ХОДЖИЕВИЧ

к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией
Института проблем рынка РАН,
e-mail: kobiljonz@mail.ru

МЕДКОВ АЛЕКСЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ

к.э.н., ведущий научный сотрудник, руководитель
Центра Института проблем рынка РАН,
e-mail: medkov71@mail.ru

ЗОИДОВ ЗАФАР КОБИЛДЖОНОВИЧ

руководитель Центра информационного администрирования,
научный сотрудник Лаборатории интеграции российской
экономики в мировое хозяйство Института проблем рынка РАН,
e-mail: zafar2608

DOI:10.26726/1812-7096-2023-11-92-105

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К МОДЕЛИРОВАНИЮ ЭВОЛЮЦИИ ТОРГОВЫХ ПУТЕЙ В АЗИАТСКОЙ РОССИИ¹

Аннотация. В статье изложены концептуальные подходы к моделированию эволюции торговых путей в Азиатской России. **Цель:** Выделить факторы ослабления транспортной связанности Европейской и Азиатской России, классифицировать основные проблемы социально-экономического и организационно-институционального развития Азиатской России и пути их преодоления. **Задачи:** Доказать необходимость и актуальность моделирования прорывного инновационного проекта дальнейшей "сверхмагистрализации" транспортно-транзитной системы Азиатской России с концентрацией доходов в наднациональной транспортно-транзитной структуре с последующим распределением доходов через бюджетную систему, функционирование обслуживающих и сопутствующих производств и непосредственно через финансово-хозяйственную, инновационно-инвестиционную и социально-культурную политику компании. **В исследовании использованы** методы историко-экономического анализа, теории производственно-технологической сбалансированности экономики, системной парадигмы, эволюционно-институциональной теории, экспертных и аналитических оценок. На основе обзора научных подходов выдвинута гипотеза, что существующие подходы к моделированию международных транспортных коридоров не отражают всей широты и многогранности функционирования торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов в системе формирования Глобальной Евразии по направлению "Север - Юг". Представлены разработанные авторами блоки моделирования функционирования и развития торговых путей в Азиатской России в условиях новой экономической реальности, разворота экспортно-импортных и транзитных грузопотоков на Юг и Восток. Особое внимание уделено организационно-институциональным факторам преодоления негативных сторон "сверхмагистрализации" транспортно-транзитной системы Азиатской России, как основы функционирования транзитной экономики. Показано, что обеспечение безопасности функционирования транспортных коммуникаций, торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов должно быть возложено на корпоративные службы безопасности наднациональной компании. Сделан обоснованный вывод, что процветающее будущее Азиатской России возможно только путём встраивания её экономики в мировое хозяйство (глобальные цепочки поставок) через механизм межгосударственно-корпоративного партнёрства.

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

Ключевые слова: Азиатская Россия, торговые пути, инновационно-индустриальные пояса, транспортно-транзитные системы, международные транспортные коридоры, моделирование, организации, институты, Транссиб, направление «Север – Юг», железные дороги, пограничные переходы.

ZOIDOV KOBILJON KHODZHIEVICH

*Ph.D. in Physical and Mathematical Sciences, Associate Professor,
Head of the Laboratory of the Institute of Market Problems
of the Russian Academy of Sciences,
e-mail: kobiljonz@mail.ru*

MEDKOV ALEXEY ANATOLYEVICH

*Ph.D. in Economics, Leading Researcher, Head of the Center of the
Institute of Market Problems of the Russian Academy of Sciences,
e-mail: medkov71@mail.ru*

ZOIDOV ZAFAR KOBILJONOVICH

*Head of the Center for Information Administration, Researcher at the
Laboratory of Integration of the Russian Economy into the World Economy
of the Institute of Market Problems of the Russian Academy of Sciences,
e-mail: zafar2608*

CONCEPTUAL APPROACHES TO MODELING EVOLUTION TRADE ROUTES IN ASIAN RUSSIA

***Abstract.** The article presents conceptual approaches to modeling the evolution of trade routes in Asian Russia. **Objective:** To identify the factors of weakening the transport connectivity of European and Asian Russia, to classify the main problems of socio-economic and organizational and institutional development of Asian Russia and ways to overcome them. **Objectives:** To prove the necessity and relevance of modeling a breakthrough innovative project for further "supermahistralization" of the transport and transit system of Asian Russia with the concentration of income in a supranational transport and transit structure, followed by the distribution of income through the budget system, the functioning of service and related industries and directly through the financial and economic, innovation, investment and socio-cultural policy of the company. The research uses methods of historical and economic analysis, theory of industrial and technological balance of the economy, system paradigm, evolutionary and institutional theory, expert and analytical assessments. Based on the review of scientific approaches, the hypothesis is put forward that the existing approaches to modeling international transport corridors do not reflect the full breadth and versatility of the functioning of trade routes and their innovative industrial belts in the system of formation of Global Eurasia in the North-South direction. The blocks developed by the authors for modeling the functioning and development of trade routes in Asian Russia in the context of a new economic reality, the reversal of export-import and transit cargo flows to the South and East are presented. Special attention is paid to the organizational and institutional factors of overcoming the negative sides of the "supermahistralization" of the transport and transit system of Asian Russia, as the basis for the functioning of the transit economy. It is shown that ensuring the safety of the functioning of transport communications, trade routes and their innovative industrial belts should be entrusted to the corporate security services of a supranational company. A reasonable conclusion is made that a prosperous future for Asian Russia is possible only by integrating its economy into the world economy (global supply chains) through the mechanism of interstate corporate partnership.*

***Keywords:** Asian Russia, trade routes, innovation and industrial belts, transport and transit systems, international transport corridors, modeling, organizations, institutions, Transsib, North–South direction, railways, border crossings.*

Введение

В условиях внешнего санкционного давления происходит сокращение объемов транзитных перевозок грузов через территорию России. Более того, по словам первого вице-президента ПАО «ТрансКонтейнер» В. Маркова, "если сложить все перевозки по видам сообщения, транзитные – мощнейший драйвер падения объемов по железной дороге в части контейнерного трафика". В 2022 г. они сократились более чем на 30%, при этом не зафиксировано тенденции к их восстановлению и в 2023 г. [6].

В первом квартале 2023 г. объем пропуска грузов через ЖДПП Забайкальск – Маньчжурия увеличился в 1,6 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Однако наблюдалась разбалансировка внешнеторговых грузопотоков с превалированием импортных перевозок из Китая над экспортными отправлениями в Китай, что сопровождалось нехваткой подвижного состава, скоплением контейнерных грузов. Вообще, разбалансировка грузовых потоков на главном российско-китайском пограничном переходе происходит с сентября 2022 г.

Несмотря на то, что объемы строительных работ на Восточном полигоне железных дорог России в 2023 г. выросли по сравнению с 2022 г. почти в два раза, достижение целевых параметров роста его пропускной и провозной способности в установленные сроки вызывает сомнения.

Так, в ходе совещания по вопросам модернизации Восточного полигона в Совете Федерации представитель Генпрокуратуры РФ Е. Пересыпина отметила, что целевые параметры по I этапу увеличения пропускных способностей Транссиба не достигнуты на 30% участков. В связи с этим под угрозой срыва оказалась реализация всего проекта "Транссиб за 7 дней" [5].

Кроме того, Китай постепенно, но решительно сокращает финансирование и кредитование крупных инфраструктурных проектов в рамках Инициативы "Пояс и путь". По заявлению Председателя КНР Си Цзиньпина, сделанного в ноябре 2021 г., приоритетом страны в зарубежном сотрудничестве должны стать высококачественные небольшие проекты, которые являются устойчивыми и улучшают условия жизни людей, прежде всего, в области возобновляемых источников энергии и водоснабжения [13].

Транзитные перевозки падают даже по востребованному Северному коридору Трансазиатской железной дороги (ТАЖД), проходящему через территорию Казахстана, России и Белоруссии. Однако, на этом направлении происходит рост объемов грузопотоков в направлении Москвы. Главным оператором коридора является АО "ОТЛК-ЕРА", которому удастся обеспечить обратную загрузку контейнерных поездов, сформировать конкурентоспособную тарифную линейку.

Компании – операторы подвижного состава заключают новые соглашения по транзитным перевозкам грузов по маршруту Китай – Европа – Китай. Так, компания FESCO заключила с рядом китайских компаний соглашение о перевозке грузов из провинции Шаньдун в Европу. Характерно, что при заключении соглашения была проведена балансировка грузопотоков с учётом инфраструктурных ограничений пропускной и провозной способностей российских железных дорог, портов и сухопутных пунктов пропуска.

В статье на основе обзора научных подходов выдвинута гипотеза, что существующие подходы к моделированию международных транспортных коридоров не отражают всей широты и многогранности функционирования торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов в системе формирования Глобальной Евразии по направлению "Север – Юг" [10-11]. Представлены разработанные авторами блоки моделирования функционирования и развития торговых путей в Азиатской России в условиях новой экономической реальности, разворота экспортно-импортных и транзитных грузопотоков на Юг и Восток.

Методы и методология исследования

В основе методологии исследования лежат соотношение и периодизация эволюционного развития и реализации революционных управленческих решений в области государственной и надгосударственной экономической политики, а также корпоративных стратегий. Особенно это касается инфраструктурных объектов и проектов, а также пространственно-географического и природно-климатического положения стран прохождения торговых путей. С. Соколов обращает внимание на необходимость учёта стадийности и цикличности процессов, происходящих в экономическом пространстве России [23].

В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории [12, 5-28], теории производственно-технологической сбалансированности и технико-экономических укладов, экономико-математического моделирования [14-18], экспертных и аналитических

оценок, контент-анализа материалов периодических изданий. Моделирование торговых путей требует применение системного подхода к исследованию, оценке и прогнозированию проблем и перспектив социально-экономического, научно-технологического развития Азиатской России.

Особое внимание уделено организационно-институциональным факторам преодоления негативных сторон «сверхмагистрализации» транспортно-транзитной системы (ТТС) АР, как основы функционирования транзитной экономики.

Обзор научных подходов

В настоящее время в Азиатской России (АР), включающей Сибирский федеральный округ (СФО), Дальневосточный федеральный округ (ДФО), а также Тюменскую область вместе с автономными национальными округами, проживает около 20% населения РФ и создается более четверти всей добавленной стоимости страны. АР имеет выгодное экономико-географическое положение, находится на пересечении транспортных маршрутов: страны Азиатско-Тихоокеанского региона – Европейский Союз.

Экономическая активность в АР концентрируется либо в локальных центрах вокруг и в непосредственной близости от освоения источников природного сырья, либо в индустриальных центрах, расположенных вдоль Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиба).

Отмечается, что основными типами регионов в АР являются:

- 1) отсталые, находящиеся на доиндустриальной стадии развития, население которых занимается, в основном, примитивным хозяйством;
- 2) промышленно-сырьевые, обслуживающие потребности в сырье и материалах перерабатывающих производств и военно-промышленного комплекса.

Однако в АР имеются регионы и города, в которых концентрируются высокотехнологичные производства, функционируют научные центры, занимающиеся фундаментальными и прикладными исследованиями.

Рост фрагментации экономического пространства АР обусловлен тем, что добывающие компании всё в меньшей степени используют производственно-технологический потенциал индустриальных городов и научно-производственных центров, расположенных вдоль Транссиба.

Нельзя не согласиться с мнением С. Соколова, что "автомобильные и железные дороги, воздушные и другие коммуникационные связи, которые не отвечают современным требованиям, сковывают усилия по развитию межрегиональной и международной торговли и рыночной инфраструктуры" [23].

М. Шиловский обращает внимание на то, что исторически завоевание Зауралья, Сибири и Забайкалья и их хозяйственное освоение опиралась на создание сети острогов с целью получения налога с туземного населения (ясака), в виде шкурок пушных зверей. При этом операции с соболиными мехами являлись государственной монополией. Автор отмечает, что возрождение Русского государства после годов Смуты происходило, прежде всего, за счет природных ресурсов АР.

В дальнейшем на смену "мягкому золоту" пришли добыча и транспортировка цветных и драгоценных металлов. Сооружение Транссиба стало инфраструктурной основой интенсивного развития экспортно-ориентированного сельского хозяйства [27].

Транспортно-транзитное значение АР было обусловлено функционированием Великого чайного пути, протяженностью около 9,5 тыс. км, обеспечивающим, помимо самого извоза, развитие сопряженных видов производственной деятельности: аграрного сектора – поставщика продовольствия для перевозчиков грузов и пассажиров, изготовления повозок и карет, разведения лошадей и др.

В 20-30-е гг. XX в. стратегии создания транспортной решетки в АР была противопоставлена идея "сверхмагистрализации" Транссиба путем строительства новых главных путей транспортной коммуникации – магистралей. Однако наиболее перспективным направлением транспортного обеспечения социально-экономического развития АР считалось создание транспортной решетки с учетом расположения существующих и запланированных производственно-транспортных зон и транспортно-логистических центров на пересечении путей сообщения.

Но на самом деле, в годы существования СССР происходило строительство широтных магистралей южнее Транссиба и подъездов к нему, отвечающих концепции "сверхмагистрализации". В результате после распада СССР Россия обладала только одним широтным Транссибом.

В. Ткаченко с сожалением констатирует, что и "на современном этапе формирования транспортных коридоров они скорее продолжают не оправдавшую себя концепцию сверхмагистрализации. Системное, масштабное и комплексное хозяйственное освоение азиатской части России на основе опережающей прокладки сквозной широтной железной дороги опять отодвигается на неопределенное время" [24].

В. Малов подчёркивает, что "слабая транспортная обустроенность азиатской части России может стать главным сдерживающим моментом не только в сфере формирования ее новой пространственной структуры, но и на пути восстановления и укрепления позиций страны в мирохозяйственной системе" [19].

Тенденции декарбонизации мировой экономики, усилившейся в условиях санкционного давления на Россию и ответных российских ограничений, ставят под сомнение сохранение топливной и сырьевой ориентации производственно-технологических и транспортно-логистических процессов в АР. Кроме того, проявляется и может усилиться зависимость социально-экономической ситуации в АР от колебаний конъюнктуры мирового рынка и глобальных циклических процессов. Можно добавить, что морской и внутренний водный транспорт, использующий судовое топливо, наносит огромный экологический ущерб.

В. Крюков, Н. Суслов и М. Ягольницер популяризируют гипотезу "инвестиционного импульса" в виде крупных государственных инвестиций в точки роста в целях увеличения объёмов рынка в долгосрочной перспективе, роста производительности труда, достижения эффекта масштаба, устойчивого развития страны. Эти эффекты достижимы только путём усиления секторальной взаимодополняемости экономики, что обеспечит перелив инвестиций между регионами, отраслями и производствами, достижение мультипликативного и синергетического эффектов [16].

В. Крюков указывает, что процессы диверсификации экономики сырьевых территорий осуществляются, как правило, при активном участии государства, направленном, прежде всего, на реализацию крупных инвестиционных проектов, связанных с развитием инфраструктуры регионов, а также достижение военно-стратегических целей. Пример штата Аляска свидетельствует, что в нем "длительное время одним из крупнейших работодателей было Министерство обороны США, инженерный корпус которого занимался строительством 'опорной' сети дорог, аэродромов, портов и инженерных коммуникаций" [15].

В. Ткаченко тоже приводит пример США, где быстро формирование сети железных и автомобильных дорог происходило благодаря государственному стимулированию интересов инвесторов, предпринимателей: строителям путей сообщения на определенное время давалось концессионное право на хозяйственное освоение прилегающих территорий и природных ресурсов [24].

Формирование Единой транспортной системы АР должно происходить на основе большого объёма модельных разработок логистического характера с учётом различных сценариев развития экономики регионов и страны, а также расположением, видами и состоянием существующих путей сообщения.

При моделировании торговых путей важно уделять особое внимание функционированию и развитию пограничных переходов, пропуск грузов через которые вызывает дополнительные затраты, а их пропускная способность – важный элемент конкурентоспособности и привлекательности маршрута на рынке экспорта транспортных услуг. Кроме того, пропускные пункты — это «визитная карточка страны и важный фактор успешного развития ее внешнеэкономической деятельности» [4].

Модель торгового пути должна учитывать риски простаивания маршрута, его незадействования в глобальной транспортно-логистической системе. С другой стороны, исследователи указывают, что отдельные транспортно-транзитные направления могут стать экономическими коридорами «при условии уплотнения и расширения разнообразия экономической деятельности в их пространстве» [21].

Построение модели современных торговых путей требует разработки методологии установления приоритетов их формирования и развития, оценки эффективности функционирования транспортных коридоров и их инновационно-индустриальных поясов. Отмечается, что «в отличие от давно проработанных подходов к изучению потенциала развития транспортных коридоров, основанных на оценках "время-затраты-расстояние", общепризнанные подходы к оценке потенциала развития экономических коридоров до настоящего времени не сформировались» [2].

По мнению В. Малова, для АР более целесообразна организация логистики не на основе конкуренции между видами транспорта, а их взаимодействия и дополнения. В местах пересе-

чения широтных железнодорожных и морских путей сообщения и меридиональных маршрутов (железнодорожных, автомобильных, речных и воздушных) следует формировать многофункциональные транспортно-логистические центры [19].

В исследовании В. Малова поставлена задача оценить объективные возможности участия России в китайском проекте с позиций транспортно-логистических критериев эффективности. С этой целью была составлена и решена транспортная задача с использованием экономико-математической модели оптимизации транспортных связей для нескольких видов транспорта и перегрузочных комплексов.

В частности, транспортный коридор Китай – Монголия – Россия предполагает создание ряда производственных объектов для взаимовыгодной хозяйственной деятельности. Коридор рассматривается как протяженный в пространстве ареал экономической деятельности, организованной по единым правилам, где действуют единые законы хозяйственной деятельности, признанные всеми государствами, единая тарифная политика, а также налажена система отслеживания грузопотоков по всему маршруту.

Автор указывает на необходимость количественных оценок эффективности функционирования коридора, хотя бы на уровне расчётов чистого дисконтированного дохода от возможного грузопотока, не говоря уже о мультипликативном эффекте [20].

По мнению В. Крюкова А., Н. Сулова и М. Ягольнищера, в будущем в АР могут быть построены транспортные магистрали и сформированы торговые пути, связывающие Азию, Европу и Северную Америку. Другим направлением является «раскатка» трансполярных воздушных перевозок по маршруту Азия – Северная Америка с организацией узловых аэропортов в Омске, Новосибирске, Красноярске, Иркутске, Хабаровске и с использованием гидрометеорологической инфраструктуры Северного морского пути (СМП) [16].

Подводя итог обзору научных подходов, сгруппируем в отдельную таблицу основные проблемы социально-экономического и организационно-институционального развития АР и пути их преодоления (табл. 1).

Таблица 1

Основные проблемы социально-экономического и организационно-институционального развития Азиатской России и пути их преодоления

Проблемы социально-экономического и организационно-институционального развития АР	Трудности преодоления проблем путём интенсификации интеграционных процессов Европейской частью РФ	Перспективы налаживания торгово-экономического и инновационно-индустриального взаимодействия со странами Глобального Юга
Индустриализация и реиндустриализация отсталых производств в АР, повышение связанности производственно-технологического и научно-технического потенциала АР.	Ограниченность финансовых средств бюджетной системы, инвестиционных возможностей компаний и кредитных ресурсов банковской системы России.	Перспективы привлечения финансовых ресурсов стран Глобального Юга. Формирование и развитие инновационно-индустриальных поясов торговых путей в АР в направлении «Север – Юг», как механизма «хозяйственной разгонки» территорий.
Встраивание ресурсно-сырьевого, промышленно-технологического, научно-технического и транспортно-транзитного потенциалов АР в цепочки создания добавленной стоимости на территории РФ.	Трудности выстраивания интегрированного производственно-технологического процесса с предприятиями Европейской части России и по направлению «Восток – Запад»: Япония/Южная Корея – Россия – ЕС.	Благоприятные перспективы выстраивания единых производственно-технологических и транспортно-логистических цепочек со странами Глобального Юга: Китаем, Индией, Пакистаном, странами Юго-Восточной Азии, Персидского залива, Центральной Азии, Африки и др.
Преодоление «сверхмагистрализации» транспортно-коммуникационной инфраструктуры АР.	Трудности с финансированием и строительством Приполярной магистрали (Северного широтного хода), Северо-Сибирской магистрали, железных дорог «Белкомур» и «Баренцкомур».	Развитие меридиональных направлений, прежде всего, путём сооружения коридора Северный Ледовитый океан – Индийский океан (СЛО-ИО), железной дороги Курагино – Кызыл – Монголия – Китай.
Организационно-институциональное оформление функционирования торговых путей в АР.	Сложности в организации «единых логистических операторов» на направлении «Восток – Запад», негативные последствия монополистического характера деятельности ОАО «РЖД» и «Росатома» на СМП.	Преобразование государственных монополий в области освоения и развития АР в интегрированные корпоративные структуры, действующие на принципах межгосударственно-корпоративного партнёрства.

Результаты исследования и обсуждения

Имеющиеся подходы по построению моделей транспортных коридоров в АР страдают односторонностью, хотя содержат в себе весьма ценные допущения и обоснования. Так, очень перспективно замечание, что «владельцем» участка маршрута может быть как некоторая транспортная компания, так и государство. Однако при этом доходы этих «владельцев» в явном виде не рассматриваются. Время нахождения в пути и риски перевозочного процесса считаются включенными в тариф. Главной целью моделирования является определение наиболее дешевого маршрута для грузоотправителя. Управление грузопотоками осуществляется исключительно путем изменения тарифов на отдельных участках коридора, тарифов на перегрузку в ТЛЦ и на погранпереходах, а также таможенных тарифов [20].

Первым шагом к началу моделирования торговых путей в АР должны стать выделение, систематизация и классификация транспортно-транзитных факторов обособления этого макрорегиона от Европейской части РФ и определение перспектив инфраструктурного обеспечения интеграции АР в мировое хозяйство. Особо следует выделить сильные и слабые стороны проектов повышения связанности Европейской и Азиатской России, а также основные направления и преимущества включения АР в мировое хозяйство.

Направления мирохозяйственной интеграции АР заданы объективными процессами переориентации экспортно-импортных и транзитных грузопотоков на страны Глобального Юга и Востока в условиях внешнего санкционного давления на Россию со стороны коллективного Запада и ответных российских санкций.

Слабая транспортная связанность Европейской и Азиатской России обусловлены:

1. Недостаточной пропускной и провозной способностью Транссиба и всего Восточного полигона железных дорог, препятствующая осуществлению сквозных транзитных перевозок АТР – ЕС.

2. Меньшей эффективностью осуществления экспортно-импортных перевозок грузов из АР через порты Северо-запада и Азовско-Черноморского бассейна по сравнению с дальневосточными портами.

3. Расширением использования Северного коридора ТАЖМ и путей в обход России при транзитных перевозках грузов по маршруту АТР – ЕС.

Строительство, расширение, модернизация и обустройство новых сухопутных многосторонних пунктов пропуска на границе АР с Китаем, Монголией и Казахстаном привело к появлению новых трансграничных пространств в АР, росту приграничных торговли и сотрудничества. Рост приграничной экономической активности сформировали предпосылки для появления таких трансграничных пространств, как Благовещенск – Хэйхэ и Забайкальск – Маньчжурия [7].

Развитие транспортного коридора Северный Ледовитый океан – Индийский океан (СЛО-ИО), проходящего исключительно по территории АР, будет способствовать преодолению усиливающегося полукOLONиального положения макрорегиона в составе РФ, сырьевого, ресурсного характера отношений с Европейской Россией, периферийного статуса регионов АР. Кроме того, это приведет к отсутствию необходимости заискивания перед коллективным Западом с целью взаимной отмены санкций и возврата на европейский рынок.

Моделирование торговых путей должно носить межотраслевой и межсекторальный характер. Важным для придания моделированию развития торговых путей в АР межотраслевого характера, в частности транспортного коридора Китай – Монголия – Россия и его экономического пояса, является замечание, что «дальнейшее взаимодействие по развитию инфраструктуры следует детализировать в рамках отраслевых планов железнодорожных, нефтегазовых и электроэнергетических корпораций трех стран» [17].

Основными вводными данными для модели торгового пути являются:

1. Величина грузовой базы.
2. Маршруты движения грузов.
3. Узкие места торговых путей.

Особое внимание должно быть уделено анализу динамики, структуры и маршрутов перевозок грузов различными видами транспорта. Следует учитывать насущную потребность сокращения доли автомобильного транспорта и повышения значимости железнодорожных перевозок особенно сырьевых грузов по международным транспортным коридорам.

Моделирование торговых путей АР включает в себя следующие блоки (таблица 2).

Блоки моделирования функционирования и развития торговых путей в АР, вводные данные и ожидаемые результаты

Блоки моделирования	Вводные данные (анализ текущего состояния)	Ожидаемые результаты
Построение перспективной модели транспортно-транзитной системы АР.	Анализ объёмов грузопотоков по существующим широтным магистралям, проблем осуществления «северного завоза» и вывоза продукции из Арктической зоны РФ.	Доказательные расчёты необходимости сооружения Приполярной железной дороги, Северо-Сибирской магистрали, интенсивного развития направлений «Север – Юг», формирования транспортной решётки в АР.
Моделирование сопряжения развития ТТС АР и других стран и регионов.	Достижение пределов финансирования по проекту «Пояс и путь», интенсификация использования маршрутов в обход России.	Формирование системы аргументов в пользу особого внимания проектам развития ТТС в направлении «Север – Юг».
Моделирование перспектив реализации и роста объёмов перевозок по евро-азиатским маршрутам в обход России.	Выявление сильных и слабых сторон перевозок грузов по «южным маршрутам» и линиям проекта «Морской Шёлковый путь – XXI».	Выработка предложений по сооружению новых евро-азиатских путей сообщения в целях повышения эффективности перевозок, решения геополитических и геоэкономических задач.
Моделирование сопряжения развития торговых путей с региональной политикой соседних государств.	Анализ конкретных инфраструктурных проектов в области развития ТТС крупных и сопредельных государств, выявление особенностей региональной политики.	Формирование новых и модернизация существующих торговых путей, исходя из актуальных проблем социально-экономического развития конкретных государств и военно-политических соображений.
Моделирование трансграничных сообщений.	Анализ данных об объёмах перевозок грузов через основные погранпереходы, их оснащения и направлений модернизации.	Выработка предложений по формированию интеллектуальных пунктов пропуска на маршрутах «Север – Юг» и другим механизмам сокращения транзакционных издержек.
Моделирование создания, функционирования и развития транспортно-логистических центров.	Анализ мотивов и перерабатывающих способностей существующих и запланированных ТЛЦ, выявление причин их образования.	Формирование схемы размещения ТЛЦ в АР в целях повышения эффективности мультимодальных перевозок, перенаправления грузопотоков на маршруты «Север – Юг», образования точек создания добавленной стоимости.
Моделирование функционирования транспортно-дорожного комплекса по видам транспорта.	Анализ структуры грузооборота и основных проблем функционирования межгосударственных перевозок.	Выработка предложений по совершенствованию межвидовой структуры перевозочного процесса в пользу железнодорожного транспорта и МЛТС.
Моделирование формирования и развития инновационно-индустриальных поясов торговых путей.	Анализ современного состояния промышленности, сельского хозяйства и сферы услуг, сопряженных с функционированием ТТС.	Определение на основе модели инновационно-индустриального пояса торгового пути основных видов производств, составляющих его содержание в АР.
Моделирование проекта строительства железнодорожной магистрали СЛО-ИО.	Оценка перспектив разработки и реализации проектов сооружения меридиональных путей сообщения.	Разработка модели и перспективного проекта транспортного коридора СЛО-ИО как ключевого направления развития ТТС АР.
Моделирование взаимного влияния формирования торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов на занятость населения и состояние человеческого капитала.	Выявление причин слабой зависимости функционирования и развития ТТС АР на уровень занятости, благополучие населения и развитие человеческого капитала.	Выработка предложений по насыщению необходимыми трудовыми ресурсами ТТС АР с учётом процессов автоматизации, роботизации и цифровизации перевозочного процесса, внедрения малолюдных технологий, привлечения рабочей силы из стран Центральной Азии.

Построение перспективной модели транспортно-транзитной системы АР. В настоящее время программы и планы модернизации и развития железнодорожной инфраструктуры в АР перманентно корректируются, в том числе путём изменения степени государственного участия в их реализации, бюджетного софинансирования.

Ранее планировалось, что на Восточном полигоне железных дорог Кодарский, Кузнецовский, второй Северомуйский тоннели, а также мостовой переход через Амур будут построены на средства частных компаний. Компания «Сибантрацит» – инвестор строительства второго Северомуйского тоннеля, увязывала увеличение провозной способности направления с 16 млн до 100 млн т. грузов в год с обеспечением приоритетного пропуска своих грузов, что не нашло

понимания в органах государственной власти и ОАО «РЖД».

Направлениями повышения пропускной способности Восточного полигона является электрификация, организация тяжеловесного движения, расширение движения в режиме «виртуальной сцепки», рост объёма перевозок в инновационных вагонах повышенной грузоподъёмности.

Моделирование сопряжения развития ТТС АР и других стран и регионов. Речь идёт, прежде всего, о сопряжении транспортно-коммуникационных проектов ЕАЭС с китайской Инициативой «Пояс и Путь», индийским проектом развития коридора «Север – Юг», монгольской программой «Степной путь» и др.

Неформальное присоединение Китая к антироссийским экономическим санкциям основано на объективной зависимости экономики страны от США и ЕС. С другой стороны, именно опасения блокировки морских коммуникаций силами ВМС США стало для КНР одним из побудительных мотивов развития евро-азиатских сухопутных маршрутов.

Главными барьерами увеличения и повышения эффективности контейнерных перевозок грузов в АР являются инфраструктурные ограничения и неопределённые перспективы их субсидирования со стороны ОАО «РЖД» и «Китайских железных дорог». Перспективы участия России в модернизации Трансмонгольской железной дороги обусловлено владением ОАО «РЖД» 50% акций в АО «Улан-Баторская железная дорога».

Моделирование сопряжения развития торговых путей с региональной политикой соседних государств. Так, китайская провинция Хэйлуцзян намерена сформировать в Харбине узел железнодорожных перевозок, который может стать транспортно-логистическим центром коридора Китай – Монголия – Россия. С другой стороны, Китай не видит значительных экономических выгод в укреплении экономического сотрудничества с малонаселёнными районами АР и Монголии.

Моделирование трансграничных сообщений. В сообщении АР с Китаем главным механизмом является модернизация и расширение пропускных способностей ЖДПП Забайкальск – Манчжурия. В 2022 г. на станции Забайкальск начал работу транспортно-логистический комплекс, что способствовало сокращению времени на перегрузку и обработку вагонов. Проводятся мероприятия по увеличению пропускной способности станции.

В 2022 г. через пограничный переход Махалино (РФ) – Хуньчунь (КНР) осуществлялись трансграничные рефконтейнерные перевозки рыбы в Китай. В настоящее время, после спада пандемии коронавируса морской транспорт возвращается на привычные маршруты от мест промысла в китайские порты, соответственно железнодорожные перевозки сокращаются.

Особое внимание следует уделить моделированию создания и функционирования интеллектуальных пунктов пропуска, результатов внедрения оборудования для неинтрузивного контроля перевозимых грузов, в частности рентгеновского сканирования грузовых автомобилей, вагонов и контейнеров.

Моделирование перспектив реализации и роста объёмов перевозок по евро-азиатским маршрутам в обход России. Требуется выявление сильных и слабых сторон перевозок грузов по «южным маршрутам» и линиям проекта «Морской Шёлковый путь – XXI». В результате должны быть выработаны предложения по сооружению новых евро-азиатских путей сообщения в целях повышения эффективности перевозок, решения геополитических и геоэкономических задач.

Моделирование формирования и развития инновационно-индустриальных поясов торговых путей в АР, создания и расширение деятельности сопутствующих производств, производственно-технологические факторы моделирования торговых путей, учёт внедрения новых перевозочных технологий.

В настоящее время ощущается отсутствие необходимых мощностей для производства контейнеров в России и их неконкурентоспособная цена. Кроме того, на российских производителей контейнеров негативное влияние оказывает постоянное повышение стоимости сырья и материалов, прежде всего, металла.

Китайские производители контейнеров компании CIMC, Dong Fang, CXIC Group, Singamas, COSCO Shipping занимают более 80% мирового рынка, что позволяет им в полной мере реализовать эффект масштаба. Выпускаемые китайскими предприятиями контейнеры сразу же подаются под загрузку в самом Китае, где присутствует широкая грузовая база. При этом за счёт первого рейса компенсируется около 2 тыс. долл. стоимости контейнера. В России нет достаточной грузовой базы в местах производства контейнеров.

Таким образом, контейнеры выгодно и эффективно производить там, где зарождаются грузопотоки. Если российские компании не смогут произвести достаточную грузовую базу, они

могут приложить усилия к установлению контроля за зарождением и поглощением грузопотоков на территории других государств через механизм межгосударственно-корпоративного партнёрства.

Технология перевозки контейнеров в полувагонах предполагает смену вида подвижного состава в пути следования: контейнеры с терминалов Дальневосточной железной дороги вывозятся в полувагонах и перегружаются на фитинговые платформы на станциях и терминалах, расположенных на территории АР или примыкающих к ней.

Несвоевременная доставка и несбалансированное движение фитинговых платформ для перегрузки контейнеров, как правило, приводит к простоям полувагонов и их непредоставлению для погрузки угля в восточном направлении. Перевозочный процесс не только теряет в эффективности (примитивизируется), но и усложняется с организационной точки зрения.

Слабой стороной такого вида перевозок является также увеличение транзитного времени в пути на 3-14 дней [3]. В результате, согласно выводам исследования, выполненного АО «ВНИИЖТ» на направлении Владивосток – Силикатная, средний срок перевозок грузов ускоренными контейнерными поездами составил 11 суток и только один из 780 поездов преодолел весь путь за 8 суток, его маршрутная скорость составила 1152 км/сут. [26].

Можно констатировать факт провала программы ускоренных контейнерных перевозок в современных условиях. Развитие инновационно-индустриальных поясов торговых путей требует расширения производства и применения фитинговых платформ и, что особенно важно, организацию их эффективного оборота, что под силу только крупной наднациональной компании.

Моделирование создания, функционирования и развития транспортно-логистических центров. В результате ожидается формирование схемы размещения ТЛЦ в АР в целях повышения эффективности мультимодальных перевозок, перенаправления грузопотоков на маршруты «Север – Юг», образования точек создания добавленной стоимости.

Моделирование функционирования транспортно-дорожного комплекса по видам транспорта и элементам транспортно-логистической инфраструктуры с учётом изменения используемого вида транспорта в связи с удлинением логистических цепочек, роста коллаборации мелких перевозчиков и крупных хозяйствующих субъектов, как грузовладельцев, так и транспортных компаний.

Подходы к моделированию функционирования торговых путей на основе автомобильных перевозок грузов. Развитие автомобильных торговых путей наталкивается на барьеры в виде отсутствия должного количества седельных тягачей, автономных рефрижераторов для полуприцепов, возрастающей зависимостью от китайских производителей, а также недостатка водителей. Кроме того, внешнее санкционное давление привело к тому, что российские предприятия ощущают недостаток комплектующих. Параллельный импорт машин приводит к удорожанию техники, комплектующих и запасных частей, отсутствию сервисной поддержки [22].

Подходы к моделированию функционирования торговых путей на основе воздушных перевозок грузов. Внешнее санкционное давление резко ухудшило перспективы развития транзитных перевозок воздушным транспортом, выполняемых национальными компаниями. Для полётов российских компаний закрыты страны ЕС и Северной Америки, осложнилось применение воздушных судов иностранного производства, встала необходимость пересмотра маршрутной сети, возросли риски введения новых санкций.

Авиакомпании, использующие самолеты иностранного производства, сталкиваются с недостатком и резким увеличением стоимости и времени поставки запасных частей и расходных материалов, невозможностью проводить фирменное техническое обслуживание техники в должных масштабах и вовремя, трудностями в постоянном обновлении программного обеспечения и актуализации данных для него, рисками снижения безопасности полетов.

На рынке воздушных перевозок грузов упрочили свои позиции авиакомпании, в том числе и небольшие, из Китая Ирана, Беларуси, стран Центральной Азии.

Подходы к моделированию функционирования торговых путей на основе морских перевозок грузов. Конкурентным преимуществом перевозок по Северному морскому пути (СМП) является относительно точно прогнозируемый транзитный срок доставки грузов. Однако, функционирования СМП носит сезонный характер, в период летней навигации суда-контейнеровозы должны иметь повышенный ледовый класс. В зимнее время обязательным является дорогостоящее ледокольное сопровождение.

В то время как ряд недружественных государств отказались от своих планов осуществлять транзитные перевозки грузов по СМП, наблюдается растущий интерес к его использованию со стороны Китая, Индии, государств Юго-Восточной Азии.

В этих условиях необходимо увеличивать количество судов-контейнеровозов повышенного ледового класса, организовывать караванные перевозки, что под силу только крупной транспортно-транзитной компании.

Моделирование реализации крупного проекта строительства железнодорожной магистрали СЛО-ИО с параллельной проработкой возможности сооружения и эксплуатации на этом маршруте открытой магнитно-левитационной транспортной системы (МТЛС). Разработка модели и перспективного проекта транспортного коридора СЛО-ИО рассматривается в качестве ключевого направления развития ТТС АР.

Моделирование взаимного влияния формирования торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов на занятость населения и состояние человеческого капитала. Так, программа строительства инфраструктуры Монголии «Степной путь» призвана стимулировать национальную экономику через трансграничные перевозки. По оценкам, каждый 1 млрд долл. инвестиций в инфраструктурное строительство создаст от 30 до 80 тыс. рабочих мест [8].

Стремительное сокращение численности населения АР поднимает вопрос об источниках восполнения дефицита рабочей силы. Нельзя не согласиться с мнением, что «компенсировать нарастающую убыль будет возможно только за счёт миграции. Среднеазиатское направление на ближайшие годы является одним из приоритетных, даже несмотря на сокращение миграционного притока, изменение возможных жизненных сценариев мигрантов (страны Европы, Южная Корея и др.). Миграция из Таджикистана уже внесла заметные изменения в этнический состав населения и повседневную жизнь большинства регионов Урала и Сибири» [1].

Организационно-институциональные составляющие модели торгового пути включают:

1. Учёт влияния внешнего санкционного давления в разрезе стран, отраслей, предприятий, видов продукции.

2. Оценку рисков введения вторичных санкций для дружественных и нейтральных стран и компаний.

3. Проявление особого внимания к военно-стратегическим и политико-экономическим факторам сооружения новых путей сообщения, модернизации и расширения существующих транспортных коммуникаций, формирования инновационно-индустриальных поясов.

4. Моделирование прорывного инновационного проекта дальнейшей «сверхмагистрализации» ТТС АР с концентрацией доходов в наднациональной транспортно-транзитной структуре – Евразийской транспортно-транзитной компании (ЕТТК), действующей на принципах межгосударственно-корпоративного партнёрства (МКП), с последующим распределением доходов через бюджетную систему, функционирование обслуживающих и сопутствующих производств и непосредственно через финансово-хозяйственную, инновационно-инвестиционную и социально-культурную политику ЕТТК.

Заключение

Азиатская Россия должна стать частью нового интеграционного образования, прежде всего, со странами Центральной, Западной и Южной Азии, инфраструктурной основой которого будут формирование и развитие торговых путей в направлении «Север – Юг» и их инновационно-индустриальных поясов. При этом особую актуальность имеет разработка подходов к моделированию динамики трудовых ресурсов, занятости и развития человеческого капитала в инновационно-индустриальных поясах торговых путей АР.

Доказана необходимость и актуальность моделирования прорывного инновационного проекта дальнейшей «сверхмагистрализации» транспортно-транзитной системы Азиатской России с концентрацией доходов в наднациональной транспортно-транзитной структуре с последующим распределением доходов через бюджетную систему, функционирование обслуживающих и сопутствующих производств и непосредственно через финансово-хозяйственную, инновационно-инвестиционную и социально-культурную политику компании.

Особое значение имеет моделирование формирования центров притяжения, распределения и перераспределения грузопотоков. Необходимы оценка и определение, как синергетических эффектов, так и влияния конкуренции экспортно-импортных, внутренних и транзитных грузопотоков.

Разработка концептуальных подходов к моделированию торговых путей в АР предполагает чёткое осознание того, что капиталоемкие и длительные проекты инфраструктурного строительства трудно заранее просчитать по причине постоянного роста стоимости материалов, техники, оборудования и рабочей силы.

В ходе затянувшейся специальной военной операции на Украине поставлена под сомнение ключевая роль России и российских силовых структур в экспорте услуг обеспечения безопас-

ности торговых путей и транспортных коммуникаций. Обеспечение безопасности функционирования транспортных коммуникаций, торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов должно быть возложено на корпоративные службы безопасности наднациональной компании.

Процветающее будущее Азиатской России возможно только путём встраивания её экономики в мировое хозяйство (глобальные цепочки поставок) через механизм межгосударственно-корпоративного партнёрства на основе исламской экономической системы.

Литература

1. Авдашкин А.А. Миграция из Таджикистана в регионы азиатской части России: современная ситуация и риски // Вестник Омского университета. Серия: Исторические науки. 2021. Т. 8. № 4 (32). С. 143-151.
2. Андреев А.Б., Батомункуев В.С., Гармаев Е.Ж., Макаров А.В., Михеева А.С. Степной путь: комплексная оценка предпосылок условий формирования экономического коридора Китай – Монголия – Россия / В сборнике: Байкал - ворота в Азию. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной Году науки и технологий в Российской Федерации и 30-летию Байкальского института природопользования СО РАН. Улан-Удэ, 2021. С. 25-29.
3. Андрусейко Е. Минус перевозки контейнеров в полувагонах – увеличенное транзитное время в пути / РЖД-Партнер, 04.04.2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/minus-perevozki-konteynerov-v-poluvagonakh-uvlichennoe-tranzitnoe-vremya-v-puti/> (дата обращения: 04.04.2023).
4. Батомункуев В.С., Рыгзынов Т.Ш. Совершенствование приграничной инфраструктуры России и Монголии как фактор развития экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» // Региональные исследования. 2018. № 3 (61). С. 126-132.
5. Белов П. Генпрокуратура: I этап развития Восточного полигона до сих пор не завершён / РЖД-Партнер, 28.03.2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/genprokuratura-i-etap-razvitiya-vostochnogo-poligona-do-sikh-por-ne-zavershen/> (дата обращения: 28.03.2023).
6. Белов П. Транзит через Россию теряет привлекательность / РЖД-Партнер, 17.04.2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/tranzit-cherez-rossiyu-teryayet-privlekatelnost/> (дата обращения: 18.04.2023).
7. Водичев Е.Г. Восточная Европа и Азиатская Россия: компаративный анализ механизмов трансграничных взаимодействия // Уральский исторический вестник. 2019. № 3 (64). С. 57-64.
8. Гантуяа Д., Мамунова Т.М. Экономический коридор «Китай – Монголия – Россия» как будущий фактор экономического роста Монголии / В сборнике: Россия и Монголия: опыт и перспективы международной интеграции в образовании и науке. Сборник материалов международной научно-практической конференции, посвященной 20-летию Улан-Баторского филиала РЭУ им. Г.В. Плеханова и 80-летию победы битвы на Халхин-Голе. Под редакцией Н.В. Антиповой. 2019. С. 85-87.
9. Зоидов К.Х., Медков А.А. Институциональные основы влияния экспансии исламских государств на эволюцию транзитной экономики // Проблемы рыночной экономики. – 2020. – № 3. – С. 59-71
10. Зоидов К.Х., Медков А.А. Проблемы эволюции транзитных систем и сопряжения инфраструктурных проектов формирования Большого Евразийского партнёрства // Экономика и математические методы. 2021. Том 57. № 2. С. 64–72.
11. 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.
12. Зоидов К.Х. Эволюционно-институциональный подход при исследовании и измерениях неравновесных процессов эволюции социально-экономических систем / К.Х. Зоидов. – 3-е изд., исп. и доп. / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М.: ИПР РАН, 2023. – 517 с.
13. Каренина А. Китай практически прекратил финансирование проектов в рамках инициативы Один пояс – один путь в африканских странах / РЖД-Партнер, 20.02.2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/kitay-prakticheski-prekratil-finansirovanie-proektov-v-ramkakh-initsiativy-odin-poyas-odin-put-v-afri/> (дата обращения: 10.03.2023).
14. Клейнер Г.Б. Системная экономика: шаги развития Монография / Г.Б. Клейнер. Предисловие академика В.Л. Макарова. – Издательский дом «НАУЧНАЯ БИБЛИО-ТЕКА». 2021. 746.
15. Крюков В.А. О необходимости осуществления активной структурной и пространственной политики в Азиатской России // Экономическое возрождение России. 2022. № 3 (73). С. 5-17.
16. Крюков В.А., Суслев Н.И., Ягольницер М.А. Об основах развития экономики Азиатской России // ЭКО. 2022. № 1 (571). С. 121-140.
17. Макаров А.В. Степной путь: комплексная оценка предпосылок и условий формирования экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» // Вестник Бурятского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук. 2022. № 1 (45). С. 166-173.
18. Макаров В.Л., Ву Ц., Ву З., Хабриев Б.Р., Бахтизин А.Р. Мировые торговые войны: сценарные расчёты последствий // Вестник Российской академии наук. 2020. Т. 90. № 2. С. 169–179.
19. Малов В. Ю. Транспортная сеть азиатской части России: некоторые уроки истории и современность // ЭКО. 2022. № 7. С. 99-113.
20. Малов В.Ю. Монгольский транзит: тактические шаги для решения стратегических задач // Регион: Экономика и Социология. 2018. № 1 (97). С. 217-230.

21. Намжилова В.О. Экономические коридоры на евразийском пространстве: инициативы Китая и мировой опыт // *Россия и АТР*. 2018. № 1 (99). С. 65-81.
22. Российским перевозчикам не хватает тягачей, они предлагают упростить импорт / РЖД-Партнер, 03.04.2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/auto/news/rossijskim-perevozchikam-ne-khvataet-tyagachej-oni-predlagayut-uprostit-import/> (дата обращения: 04.04.2023).
23. Соколов С.Н. Проблемы и перспективы развития экономики Азиатской России / В сборнике: *Российская экономика: взгляд в будущее. Материалы III международной научно-практической конференции (заочной): в 2 частях*. 2017. С. 343-352.
24. Ткаченко В.Я. Формирование опорной транспортной сети азиатской части России и программа «космос – земля» // *Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения*. 2007. № 16. С. 136-147.
25. Урунов А.А., Зойдов К.Х. *Пространственное развитие и экономический рост: Монография / Предисловие и научное ред. чл.-корр. В.А. Цветкова*. — М.: Экономическое образование, 2021. — 620 с.
26. Ускоренные контейнерные перевозки должны быть выделены в отдельный вид движения / РЖД-Партнер, 30.03.2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/uskorennye-konteynery-perevozki-dolzny-byt-vydeleny-v-otdelnyy-vid-dvizheniya/> (дата обращения: 31.03.2023).
27. Шиловский М.В. «Проектная экономика» в Азиатской части России: три века движения на Восток / В сборнике: *Иркутский историко-экономический ежегодник*. Иркутск, 2008. С. 162-167.
28. Alchian A.A. Uncertainty, evolution and economic theory. *Journal of Political Economy*, 1950, 58, 211–221.
29. Nelson R.R., Winter S.J. *An evolutionary theory of economic change*. Moscow: Finstatinform. 2000. 452 p.
30. North D.C. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge University Press. 1990. 180 p.

References:

1. Avdashkin A.A. Migratsiya iz Tadzhikistana v regiony aziatskoj chasti Rossii: sovremennaya situatsiya i riski // *Vestnik Omskogo universiteta. Seriya: Istoricheskie nauki*. 2021. T. 8. № 4 (32). S. 143-151.
2. Andreev A.B., Batomunkuev V.S., Garmaev E.ZH., Makarov A.V., Miheeva A.S. Stepoj put': kompleksnaya ocenka predposylok uslovij formirovaniya ekonomicheskogo koridora Kitaj – Mongoliya – Rossiya / V sbornike: *Bajkal - vorota v Aziyu. Materialy Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii, posvyashchennoj Godu nauki i tekhnologii v Rossijskoj Federacii i 30-letiyu Bajkal'skogo instituta prirodopol'zovaniya SO RAN. Ulan-Ude*, 2021. S. 25-29.
3. Andrusejko E. Minus perevozki kontejnerov v poluvagonah – uvelichennoe tranzitnoe vremya v puti / RZHD-Partner, 04.04.2023. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/minus-perevozki-konteynerov-v-poluvagonakh-uvelichennoe-tranzitnoe-vremya-v-puti/> (data obrashcheniya: 04.04.2023).
4. Batomunkuev V.S., Rygzynov T.SH. Sovershenstvovanie prigranichnoj infrastruktury Rossii i Mongolii kak faktor razvitiya ekonomicheskogo koridora «Kitaj – Mongoliya – Rossiya» // *Regional'nye issledovaniya*. 2018. № 3 (61). S. 126-132.
5. Belov P. Genprokuratura: I etap razvitiya Vostochnogo poligona do sih por ne zavershen / RZHD-Partner, 28.03.2023. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/genprokuratura-i-etap-razvitiya-vostochnogo-poligona-do-sikh-por-ne-zavershen/> (data obrashcheniya: 28.03.2023).
6. Belov P. Tranzit cherez Rossiyu teryaet privilekatel'nost' / RZHD-Partner, 17.04.2023. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/tranzit-cherez-rossiyu-teryayet-privilekatelnost/> (data obrashcheniya: 18.04.2023).
7. Vodichev E.G. Vostochnaya Evropa i Aziatskaya Rossiya: komparativnyj analiz mekhanizmov transgranichnyh vza-imodejstvij // *Ural'skij istoricheskij vestnik*. 2019. № 3 (64). S. 57-64.
8. Gantuyaa D., Mamunova T.M. Ekonomicheskij koridor «Kitaj – Mongoliya – Rossiya» kak budushchij faktor ekonomicheskogo rosta Mongolii / V sbornike: *Rossiya i Mongoliya: opyt i perspektivy mezhdunarodnoj integracii v obrazovanii i nauke. Sbornik materialov mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii, posvyashchennoj 20-letiyu Ulan-Batorskogo filiala REU im. G.V. Plekhanova i 80-letiyu pobedy bitvy na Halhin-Gole. Pod redakciej N.V. Antipovoj*. 2019. S. 85-87.
9. Zoidov K.H., Medkov A.A. Institucional'nye osnovy vliyaniya ekspansii islamskih gosudarstv na evolyuciyu tranzitnoj ekonomiki // *Problemy rynochnoj ekonomiki*. – 2020. – № 3. – S. 59-71
10. Zoidov K.H., Medkov A.A. Problemy evolyucii tranzitnyh sistem i sopryazheniya infrastrukturnyh proektov formirovaniya Bol'shogo Evrazijskogo partnerstva // *Ekonomika i matematicheskie metody*. 2021. Tom 57. № 2. S. 64–72.
11. 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.
12. Zoidov K.H. Evolyucionno-institucional'nyj podhod pri issledovanii i izmereniyah neravnovesnyh processov evolyucii social'no-ekonomicheskikh sistem / K.H. Zoidov. – 3-e izd., isp. i dop. / Pod red. chl.-korr. RAN V.A. Cvetkova. – M.: IPR RAN, 2023. – 517 s.
13. Karenina A. Kitaj prakticheski prekratil finansirovanie proektov v ramkah iniciativy Odin poyas – odin put' v afrikan'skikh stranah / RZHD-Partner, 20.02.2023. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/kitaj-prakticheski-prekratil-finansirovanie-proektov-v-ramkakh-initsiativy-odin-poyas-odin-put-v-afri/> (data obrashcheniya: 10.03.2023).
14. Klejner G.B. *Sistemnaya ekonomika: shagi razvitiya Monografiya* / G.B. Klejner. Predislovie akademika

- V.L. Makarova. – *Izdatel'skij dom «NAUCHNAYA BIBLIO-TEKA»*. 2021. 746.
15. Kryukov V.A. *O neobходимosti osushchestvleniya aktivnoj strukturnoj i prostranstvennoj politiki v Aziatskoj Rossii // Ekonomicheskoe vrozhdzenie Rossii*. 2022. № 3 (73). S. 5-17.
16. Kryukov V.A., Suslov N.I., YAgol'nicer M.A. *Ob osnovah razvitiya ekonomiki Aziatskoj Rossii // EKO*. 2022. № 1 (571). S. 121-140.
17. Makarov A.V. *Stepnoj put': kompleksnaya ocenka predposylok i uslovij formirovaniya ekonomicheskogo koridora «Kitaj – Mongoliya – Rossiya» // Vestnik Buryatskogo nauchnogo centra Sibirskogo otdeleniya Rossijskoj akademii nauk*. 2022. № 1 (45). S. 166-173.
18. Makarov V.L., Vu C., Vu Z., Habriev B.R., Bahtizin A.R. *Mirovye torgovye vojny: scenarnye raschyoty posledstvij // Vestnik Rossijskoj akademii nauk*. 2020. T. 90. № 2. S. 169–179.
19. Malov V. YU. *Transportnaya set' aziatskoj chasti Rossii: nekotorye uroki istorii i sovremennost' // EKO*. 2022. № 7. S. 99-113.
20. Malov V.YU. *Mongol'skij tranzit: takticheskie shagi dlya resheniya strategicheskikh zadach // Region: Ekonomika i Sociologiya*. 2018. № 1 (97). S. 217-230.
21. Namzhilova V.O. *Ekonomicheskie koridory na evrazijskom prostranstve: iniciativy Kitaya i mirovoj opyt // Rossiya i ATR*. 2018. № 1 (99). S. 65-81.
22. *Rossijskim perevozchikam ne hvataet tyagachej, oni predlagayut uprostit' import / RZHD-Partner*, 03.04.2023. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/auto/news/rossijskim-perevozchikam-ne-khvataet-tyagachej-oni-predlagayut-uprostit-import/> (data obrashcheniya: 04.04.2023).
23. Sokolov S.N. *Problemy i perspektivy razvitiya ekonomiki Aziatskoj Rossii / V sbornike: Rossijskaya ekonomika: vzglyad v budushchee. Materialy III mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii (zaочноj): v 2 chastyah*. 2017. S. 343-352.
24. Tkachenko V.YA. *Formirovanie opornoj transportnoj seti aziatskoj chasti Rossii i programma «kosmos – zemle» // Vestnik Sibirskogo gosudarstvennogo universiteta putej soobshcheniya*. 2007. № 16. S. 136-147.
25. Urunov A.A., Zoidov K.H. *Prostranstvennoe razvitie i ekonomicheskij rost: Monografiya / Predislovie i nauchnoe red. chl-korr. V.A. Cvetkova. — M.: Ekonomicheskoe obrazovanie, 2021. — 620 s.*
26. *Uskorennye kontejnernye perevozki dolzhny byt' vydeleny v otdel'nyj vid dvizheniya / RZHD-Partner*, 30.03.2023. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/uskorennye-konteynernye-perevozki-dolzhny-byt-vydeleny-v-otdelnyy-vid-dvizheniya/> (data obrashcheniya: 31.03.2023).
27. SHilovskij M.V. *«Proektnaya ekonomika» v Aziatskoj chasti Rossii: tri veka dvizheniya na Vostok / V sbornike: Irkutskij istoriko-ekonomicheskij ezhegodnik. Irkutsk, 2008. S. 162-167.*
28. Alchian A.A. *Uncertainty, evolution and economic theory. Journal of Political Economy*, 1950, 58, 211–221.
29. Nelson R.R., Winter S.J. *An evolutionary theory of economic change. Moscow: Finstatinform*. 2000. 452 p.
30. North D.C. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge University Press*. 1990. 180 p.