

Журнал входит в Перечень
ВАК ведущих рецензируемых
научных журналов и изданий,
в которых должны быть
опубликованы основные
научные результаты диссертации
на соискание ученой
степени доктора
и кандидата наук

Свидетельство
о регистрации
ПИ № ФС77-63555
от 30 октября 2015 г.

Учредитель: ООО «Русайнс»
117218, Москва,
ул. Кедрова, д. 14, корп. 2

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Абдикеев Нияз Мустякимович, д.т.н., проф., директор ИППИР (Финуниверситет);
Агеев Олег Алексеевич, д.т.н., проф., чл.-корр. РАН, директор НОЦ «Нанотехнологии» (ЮФУ);
Бакшеев Дмитрий Семенович, д.т.н., проф., (вице-президент РИА);
Буров Михаил Петрович, д.э.н., проф. кафедры региональной экономики управления природными ресурсами (Государственный университет землеустройства);
Величко Евгений Георгиевич, д.т.н., проф., проф. кафедры строительных материалов и материаловедение (НИУ МГСУ);
Гусев Борис Владимирович, д.т.н., проф., чл.-корр. РАН, президент (РИА);
Демьянов Анатолий Алексеевич, д.э.н., зам. директора Департамента транспортной безопасности (Минтранс РФ);
Добшиц Лев Михайлович, д.т.н., проф., проф. кафедры строительных материалов и технологии (РУТ (МИИТ));
Егоров Владимир Георгиевич, д.и.н., д.э.н., проф., первый зам. директора (Институт стран СНГ);
Кондращенко Валерий Иванович, д.т.н., проф., проф. кафедры строительных материалов и технологии (РУТ (МИИТ));
Левин Юрий Анатольевич, д.э.н., проф. (МГИМО);
Лёвин Борис Алексеевич, д.т.н., проф., президент (РУТ (МИИТ));
Ложкин Виталий Петрович, д.т.н., проф. (Технологический институт бетона и железобетона);
Мешалкин Валерий Павлович, д.т.н., проф., акад. РАН, зав.кафедрой логики и экономической информатики (РХТУ им. Д.И. Менделеева);
Поляков Владимир Юрьевич, д.т.н., проф., проф. кафедры мосты и тоннели (РУТ (МИИТ));
Попова Елена Владимировна, д.т.н., проф., проф. кафедры теории менеджмента и бизнес-технологий (РЭУ им. Г.В. Плеханова);
Саурин Василий Васильевич, д.ф.-м.н., проф. (Институт проблем механики им. А.Ю. Ишлинского РАН);
Сильвестров Сергей Николаевич, д.э.н., проф., засл. экономист РФ, Департамент мировой экономики и мировых финансов (Финуниверситет);
Соколова Юлия Андреевна, д.т.н., проф., ректор (ИНЭП);
Челноков Виталий Вячеславович, д.т.н. (РИА)

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВЕТ:

Палениус Ари, проф., директор кампуса г. Керава Университета прикладных наук Лауреа (Финляндия)
Джун Гуан, проф., зам. декана Института экономики и бизнес-администрирования, Пекинский технологический университет (Китай)
Кафаров Вячеслав В., д.т.н., проф. Universidad Industrial de Santander (Колумбия)
Лаи Дешенг, проф., декан Института экономики и бизнес-администрирования, Пекинский технологический университет (Китай)
Марек Вочозка, проф., ректор Техничко-экономического института в Чешских Будейовицах (Чехия)
Она Гражина Ракаускиене, проф., Университет им. Миколаса Ромериса (Литва)

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

Афанасьев Михаил Юрьевич, д.э.н., проф., зав. лабораторией прикладной эконометрики (ЦЭМИ РАН);
Афанасьев Антон Александрович, д.э.н., проф., вед. научн. сотр. лаборатории социального моделирования (ЦЭМИ РАН);
Брижак Ольга Валентиновна, д.э.н., доц., проф. Департамента экономической теории (Финуниверситет);
Валинурова Лилия Сабиховна, д.э.н., проф., зав. кафедрой инновационной экономики (БашГУ)
Галазова Светлана Сергеевна, д.э.н., проф., проф. кафедры экономики (Северо-Осетинский государственный университет имени К.Л. Хетагурова);
Касьянов Геннадий Иванович, д.т.н., проф., засл. деят. науки РФ, (КубГУ);
Колесников Андрей Викторович, д.э.н., проф., чл.-корр. РАН, проф. Департамента бизнес-информатики (Финуниверситет);
Коровин Дмитрий Игоревич, д.э.н., проф., проф. Департамента анализа данных и машинного обучения (Финансовый университет при Правительстве РФ);
Косарев Владимир Евгеньевич, к.т.н., доц. Департамента анализа данных и машинного обучения (Финуниверситет);
Соловьев Владимир Игоревич, д.э.н., проф., заведующий кафедрой "Прикладной искусственный интеллект" (МТУСИ);
Криничанский Константин Владимирович, д.э.н., проф. кафедры финансовых рынков и финансового инжиниринга, главный научный сотрудник Института финансовых исследований (Финуниверситет);
Лавренев Сергей Яковлевич, д.полит.н., проф. (Институт стран СНГ);
Ларионов Аркадий Николаевич, д.э.н., проф., проф. кафедрой экономики и управления в строительстве (МГСУ);
Ларионова Ирина Владимировна, д.э.н., проф. Департамент финансовых рынков и финансового инжиниринга (Финуниверситет);
Мазур Наталья Зиновьевна, д.э.н., проф., проф. кафедры инновационной экономики (БашГУ);
Мумладзе Роман Георгиевич, д.э.н., проф., (РГАЗУ);
Никишкин Валерий Викторович, д.э.н., проф. (РЭУ им. Г.В. Плеханова);
Носова Светлана Сергеевна, д.э.н., проф. (НИЯУ МИФИ);
Сулимова Елена Александровна, к.э.н., доц. (РЭУ им. Г.В. Плеханова);
Тихомиров Николай Петрович, д.э.н., проф., засл. деят. науки РФ, проф. кафедры математических методов в экономике (РЭУ им. Г.В. Плеханова);
Тургель Ирина Дмитриевна, д.э.н., проф., зам. директора по науке ВШЭИМ (УрФУ им. Б.Н. Ельцина);
Юденков Юрий Николаевич, к.э.н., доц., (МГУ им. М.В. Ломоносова)

Главный редактор:
Сулимова Е.А.,
канд. экон. наук, доц.

Адрес редакции:
117218, Москва, ул. Кедрова, д. 14, корп. 2
Сайт: www.innovazia.ru
E-mail: innovazia@list.ru
Отпечатано в типографии ООО «Русайнс»,
117218, Москва, ул. Кедрова, д. 14, корп. 2
Подписано в печать 30.11.2025.
Тираж 300 экз. Формат А4. Свободная цена

Все материалы, публикуемые
в журнале, подлежат внутреннему
и внешнему рецензированию

УПРАВЛЕНИЕ ИННОВАЦИЯМИ

Цифровизация и искусственный интеллект как прорывные технологии в РФ. Александрова Т.Я.	6
Инновационные возможности применения искусственного интеллекта в процессах подбора персонала. Бандурин А.В., Лобанова А.Г., Трунов И.М.	9
Интеграция субъектов инновационной деятельности Донецкой Народной Республики в единое экономическое пространство Российской Федерации: особенности и перспективы. Борблик К.Э.	13
Инновационный подход к разработке мероприятий по восстановлению нефтезагрязненных земель в условиях холодного климата. Ерофеевская Л.А., Вит А.А., Салтыкова А.Л.	17
К вопросу о предварительной оценке динамики выручки при рыночном продвижении инновации. Крупина Н.Н.	22
Инновационные подходы к построению управленческих моделей в ресторанном бизнесе. Лустина Т.Н., Султаева Н.Л., Тигер Л.М.	26
Инновационный подход в прогнозировании спроса на товары и услуги на основе временных рядов и глубокого обучения. Майоров Е.Е.	29

УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

Модель оценки инвестиционной привлекательности расширения ассортимента смазочных материалов. Кудряшов А.М.	31
Интегрированный подход к максимизации инвестиционной привлекательности коммерческой офисной недвижимости. Ким Алексей Кван Су.	35
Профиль вуза как фактор его инновационного и инвестиционного развития. Сатуев Б.Б.	40
Инвестиционный анализ и оценка эффективности трансграничных проектов России. Абрамова Р.С., Тадич А.А.	44

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ ЭКОНОМИКИ

Устойчивое потребление и производство: теоретические аспекты и практические примеры. Бондаренко Г.В., Желтова Е.В.	47
Использование теоретического базиса управления по результатам в процессе управления научными исследованиями. Васецкая Н.О.	50
Агентские издержки в современных организационных системах: эндогенная модель и стратегии минимизации в контексте цифровой трансформации. Ипатов М.А.	53
Институциональные ловушки российской модели регулирования цифровых активов: теоретико-экономический анализ. Михайлов А.В.	58

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

Традиционная энергия как противовес альтернативной энергетики в Европейском Союзе. Полаева Г.Б., Варданян А.К.	60
Развитие транспортной системы России на мировом рынке грузоперевозок. Гриванов Р.И., Цыплакова Е.Г., Демехова М.Б., Ким Д.А., Омарова Н.Г.	63
Стратегическое планирование экономического развития нефтегазового комплекса Мозамбика в условиях экологической адаптации и энергетического перехода. Семёнова Т.Ю., Чуррана Нунеш Жозе	66
Надкорпоративное управление энергетическим сектором экономики как форма реализации «структурной власти»: опыт США и ЕС в XXI веке. Балашов И.Б.	70
Международное партнерство России по переработке техногенных и радиоактивных отходов. Будина Т.С.	75
Эмиграционные волны граждан Румынии: экономический аспект. Лукиан В.	79
Оценка энергоэффективности стран Восточной Африки и ее факторов. Тэвфик Бамуд Мохамед.	82
Целевая трансформация международной кооперации компаний в современных условиях. Раджаб Мохамед	87
БРИКС+ как драйвер многополярной экономики: роль Китая и перспективы до 2030 года. Чжан Ясиань	91

Исследование путей устойчивого развития предприятий в условиях цифровизации: на примере производственного сектора Китая. Чжоу Шици, Чжан Паньпань	94
---	----

ТЕОРИЯ УПРАВЛЕНИЯ. МЕНЕДЖМЕНТ. МАРКЕТИНГ

Управление межпоколенческими различиями в организации: преодоление цифрового неравенства и формирование инклюзивной корпоративной культуры. Руденко Г.Г., Дорофеев А.Ф., Белогруд И.Н.	98
Методы и инструменты оценки управления операционной эффективностью организации в условиях санкционных ограничений. Судаков Д.К.	102
Этика, цифровая гигиена и безопасность данных в современных организациях. Корякина Д.А., Ляндау Ю.В.	107
Информационная безопасность: механизм обеспечения, тенденции, проблемы, перспективы. Горшков Е.А., Чугунова О.А., Сапожникова Е.С.	109
Проблемы реализации предпринимательского образования в России. Чудновский А.Д., Омаров Э.З.	112
Повышение конкурентоспособности предприятия, использующего Product Management в системе дифференциации бизнеса. Соловьева М.В.	115
Вопросы карьеры в цифровой экономике: управление и развитие. Абдурауф М., Енгелдиев А.Ж., Ансоров С.М., Рофиева Ш.С.	120
Корпоративные принципы университетов: от средневековых истоков к современным научно-образовательным корпорациям. Абрамова Н.М.	123
Роль культурного интеллекта в управлении международными командами. Андиш И.Б.	128
Основы применения технологий искусственного интеллекта в системе управления вузом. Ансори М.К., Файзулла М., Сабаев Б., Тастанова А.	131
Концепция повышения эффективности деятельности сферы образовательных услуг. Антошина К.А., Содух С.С.	135
Достижения, проблемы и перспективы развития частных клиник в системе обязательного медицинского страхования. Беккер И.А.	139
Цифровизация стратегических аспектов повышения адаптивности системы управления данными на предприятии. Бондарев А.Ю.	142
Развитие собственных сервисов электронной коммерции микро- и малого бизнеса в условиях организации городского жилья по концепции «город в городе». Гостилов И.О., Русаковский Д.В., Кочеткова Д.Д.	145
Виртуальные лаборатории как инструмент расширения компетенций обучающихся. Епифанцев К.В.	149
Анализ потребительских предпочтений на рынке туристических услуг. Лаамарти Ю.А., Ерольская В.И.	151
Идентичность и проактивный подход в управлении цепочкой потребительских ценностей бренда на рынке FMCG. Кармина Н.В.	156
Адаптация модели жизненного цикла цифровых продуктов для промышленных предприятий: матрица принятия решений для управления B2B и внутренними инициативами. Крупенин Д.С.	161
Интеграция пользовательского контента и электронной торговли как драйвер мотивации и лояльности потребителей на примере китайских платформ коротких видео. Луань Бохань	165
Экосистемный подход к созданию и коммерциализации конкурентоспособного отечественного программного обеспечения вузов на глобальном рынке. Ляшенко В.Е.	169
Анализ ключевого документа в управлении автосервисом на предмет искажения информации в нем. Майоров Е.Е.	173
Концептуальные основы и бизнес-модель спортивного клуба «Унифайт» в городе Коломна: универсальный бой и его значение. Лаамарти Ю.А., Мозголова В.А.	176
Разработка цифровой системы управления и экономической оптимизации складских ресурсов. Орлов В.А., Бойко А.А., Красовская Л.В., Пчелинцева С.В.	181
Влияние внедрения экосистемы на деятельность организации. Попова И.Н., Воробьев Д.К.	184
Перспективы применения Istm-моделей для прогнозирования туристических потоков. Садовникова Н.А., Пузыня Т.А.	188

Развитие транспортной системы России на мировом рынке грузоперевозок

Гриванов Роман Игоревич

кандидат политических наук, кафедра международных отношений и государственного управления, Владивостокский государственный университет, grivanov@inbox.ru

Цыплакова Елена Германовна

доктор технических наук, профессор, кафедра региональной экономики и управления, Ленинградский государственный университет им. А.С. Пушкина, naja458@yandex.ru

Демехова Мария Борисовна

старший преподаватель, Высшая школа промышленного и гражданского строительства, Тихоокеанский государственный университет, 009083@togudv.ru

Ким Дмитрий Анатольевич

старший преподаватель, кафедры инженерной графики и компьютерного моделирования, Национальный исследовательский Московский государственный строительный университет, kda-0279@mail.ru

Омарова Наида Гамидовна

к.э.н., доцент; Махачкалинский филиал ФГБОУ ВО Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), omarova559@mail.ru

В данной статье акцентируется внимание на состоянии транспортной системы Российской Федерации применительно к международным грузоперевозкам. Упор делается на изменениях в транспортной логистике России в период с 2023 по 2005 г. Автор статьи рассматривает особенности международных перевозок российскими логистическими компаниями железнодорожным, автомобильным, морским и воздушным видами транспорта. В статье делается вывод, что, несмотря на трудности, вызванные геополитической обстановкой, рынок грузоперевозок в России продолжает оставаться динамичным и значимым сектором экономики, что, в первую очередь, связано с расширением сотрудничества Российской Федерации со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего Востока и Африканского континента. И хотя доля России на мировом рынке грузоперевозок составляет всего 1%, страна имеет огромный потенциал развития международной транспортной логистики.

Ключевые слова: транспортная система, транспортная логистика, санкции, международные грузоперевозки, транспортные коридоры.

В XXI веке положение Российской Федерации на международной арене существенно укрепилось. Россия стала одним из ведущих центров многополярного мира, что, в свою очередь, сказалось на расширении ее внешнеэкономических и торговых связей. Но поскольку одним из факторов повышения конкурентоспособности страны является скорость движения грузопотока, то необходимым условием укрепления позиций России на торгово-экономических площадках глобального рынка является развитие транспортно-логистической системы.

В настоящее время, когда «география транспортных сетей охватывает весь земной шар, а перевозки представляют собой сложный многоэтапный процесс с большим количеством участников» [6, с. 47], логистическая инфраструктура РФ развивается огромными темпами, что связано с ролью России на мировом рынке грузоперевозок. Эта роль обусловлена, в первую очередь, географическим положением России, которое имеет стратегическое значение. Соединяющая Европу и Азию, Российская Федерация через свою железнодорожную сеть, протяженность которой составляет около 86 тыс. км, арктические морские пути, широкие автомагистрали и порты, несмотря на проблемы, связанные с модернизацией инфраструктуры, инвестированием логистических проектов, конкуренцией, хотя и не дотягивает по масштабам грузовых перевозок до таких стран, как США и КНР, сохраняет свой статус одного из ключевых игроков в данной сфере [7]. И это при том, что «в России развитие транспортной отрасли, являющейся одной из базовых секторов национальной экономики, существенно отстает от других стран, прежде всего, по инфраструктурным характеристикам, хотя сама по себе российская транспортная система "является достаточно фондомой - доля транспорта составляет около трети основных производственных фондов страны» [12, с. 89].

«В 2025 году рынок грузоперевозок в России продолжает оставаться динамичным и значимым сектором экономики. С одной стороны, на него влияют глобальные экономические процессы и внутренние изменения, с другой – продолжается внедрение новых технологий и повышение уровня автоматизации. Эксперты отмечают, что несмотря на ряд вызовов, таких как международные санкции и изменения в законодательстве, рынок демонстрирует стабильный рост и адаптацию к новым условиям» [14].

В 2022 году наложенные на Россию санкции «привели к нарушению налаженных цепочек поставок. Основным трендом стало значительное сокращение грузоперевозок в сегментах железнодорожного и авиационного транспорта» [9]. Но уже спустя год российский рынок грузоперевозок уверенно пошел в рост. Причем именно санкционное давление со стороны стран «коллективного Запада» открыло для России окно возможностей для устойчивого развития международных транспортно-логистических услуг: «часть экспортных потоков была перенаправлена на юг и восток, а импортные потоки в значительной степени переориентировались на автомобильный транспорт и железнодорожные контейнерные перевозки. Тенденции 2025 года включают в себя увеличение объема грузоперевозок, расширение географии маршрутов, а также активное использование цифровых решений для оптимизации процессов» [9].

К середине 2025 года суммарный объем международных перевозок грузов российским транспортом составил 257,9 млрд тонн. «Транзитные перевозки в 2025 году по сравнению с предыдущим годом увеличились на 5,7%, составив 22,4 млн. тонн. К 2030 году Россия планирует ежегодно перевозить по своим транзитным коридорам до 400 миллионов тонн грузов, что составляет около 2,5% от предполагаемого объема мировой торговли» [2]. По оценкам экспертов, «доходы российских компаний от перевозок могут достигать 100 миллиардов долларов в год. А это - налоги в бюджет, инвестиции в строительство терминалов, дорог и средства на оплату новых рабочих мест в регионах, обслуживающих транспортные артерии» [2].

«Наиболее востребованный в мире вид грузоперевозок - автомобильные грузоперевозки. К 2027 г. их доля на мировом логистическом рынке может достичь 39% от общего объема рынка, опережая остальные виды транспорта на 6–10%. Российский рынок автоперевозок также ежегодно растет - примерно на 5-8%» [11]. Исследователи считают, что рост рынка автомобильных грузоперевозок связан с изменением логистических цепочек, реализацией инфраструктурных проектов и ограниченной пропускной способностью железных дорог. Значительные заторы на железной дороге вынуждают поставщиков переходить на автотранспорт даже при доставке грузов из Китая, несмотря на то что данная схема не очень выгодна для доставки в европейскую часть России [8]. В 2024 г. число

рейсов российских автоперевозчиков между Россией и Китаем возросло в 1,5 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года - до 60 тыс. рейсов [13]. Если раньше в общем грузопотоке страны были всего 20-30% перевозок из Китая, а все остальные перевозки «покрывала» Европа, то после 2022 года ситуация - ровно противоположная: даже 20% потока грузов автотранспортом из Европы не осталось.

На других зарубежных маршрутах перспективным направлением для автомобильных грузоперевозок является Беларусь, спрос на перевозки в которую, по данным участников рынка, вырос на 40%. В 2025 году объем автоперевозок из Беларуси в Россию увеличился на 28% по сравнению с предыдущим годом. В то же время нельзя не отметить осложнение сообщения с Казахстаном в связи с вводом ограничений на ввоз ряда товаров и увеличением времени прохождения досмотра на границе. При этом оживляется товарооборот с другими странами Средней Азии, что приводит к увеличению грузопотока [13]. По данным Росстата, уже в первом квартале 2025 года Россия на 45% увеличила международные автоперевозки грузов [8]. Кроме того, как подчеркивает директор одной из психологических компаний, А. Мисаилов, развитие внешней торговли с сопредельными государствами позволило организовать «кругорейсы», когда транспорт с экспортным грузом возвращается с импортным. Также автотранспорт стал доступнее, что позволяет перевозить товары с низкой наценкой, включая продукты питания [3]. Но, к сожалению, автомобильный транспорт играет важную роль для России в доставке грузов лишь на короткие расстояния и в регионах с развитой дорожной сетью. Как отмечает Л. Шурилинов, эксперт Infranews Agency, дополнительные сложности создают рост цен на топливо и запчасти, а также недостаток квалифицированных водителей [15]. Поэтому основой сухопутных путей России являются железные дороги. Автомобильные трассы их только дополняют. В.Н. Филина отмечает, что «по протяженности, грузонапряженности, эффективности работы российские железные дороги на мировом рынке грузоперевозок занимают лидирующее положение» [12, с. 90]. Только за несколько месяцев 2025 года по железной дороге Россия в «дружественные» страны перевезла 465,2 млн тонн сырья, хотя, в целом, объем грузоперевозок по сети РЖД упал на 6,6%. Но в контексте изменений торговых маршрутов, что вызвано геополитическими факторами, российский железнодорожный транспорт остается важным звеном в международной логистике, поскольку «позволяет выйти на новый уровень эффективности, безопасности и экологичности» [10]. К преимуществам железнодорожного транспорта исследователи относят:

- экономичность на дальних расстояниях (по сравнению с автомобильным транспортом, железная дорога предлагает более низкую стоимость перевозки крупнотоннажных грузов);
- экологичность (железнодорожные перевозки выделяют значительно меньше углекислого газа, чем автомобили, что становится важным критерием для экологически ориентированных компаний);
- высокая грузоподъемность (поезд способен перевозить в разы больше груза, чем автопоезд, что делает его предпочтительным выбором для тяжелой промышленности и сельского хозяйства) [10].

Акцентируя внимание на последнем преимуществе, следует отметить, что в первом полугодии 2025 года по железной дороге из Российской Федерации в Китай и страны Ближнего Зарубежья перевезли: 26,7 млн тонн каменного угля, 16,6 млн тонн нефти и нефтепродуктов, 9,6 млн тонн железной руды, 4,3 млн тонн черных металлов, 5,9 млн тонн химических и минеральных удобрений, 2 млн тонн лесных грузов, 1,5 млн тонн зерна, 9 млн тонн строительных материалов.

Кроме того, как отмечают эксперты, «железнодорожный транспорт стал для России новым драйвером обхода санкций, что обусловило развитие новых железнодорожных маршрутов в страны Азии и модернизацию пограничных переходов. Тем не менее, для российской ж/д-логистики проблемой стал дефицит контейнеров и железнодорожных вагонов, что приводит к задержкам в доставке грузов» [15].

Стратегическим интересам по развитию отношений России со странами Востока и глобального Юга отвечают транспортные коридоры. Согласно определению, данному экспертами ООН, международный транспортный коридор (МТК) - это «часть транспортной системы, которая обеспечивает грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок» [5].

В систему МТК, сформированной на территории России, входят два сухопутных коридора - Транссиб и «Север - Юг».

Сейчас по Транссибирской магистрали с Востока на Запад ежегодно перевозится около 200 млн тонн грузов. Однако, «с учетом растущей экономики Китая и расширением контейнерной перевозки с Азии в Европу этот поток планируется нарастить» [2].

Учитывая факт смещения логистических цепочек России в сторону стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и государств Ближнего Востока, особое внимание российских перевозчиков направлено на МТК «Север - Юг» - мультимодальный маршрут, связывающий Россию и Индию и проходящий через территорию Азербайджана, Ирана, Казахстана и Туркменистана. Предполагается, что в 2025 году общий объем перевозок по коридору «Север - Юг» **превысит 27 млн тонн, а через пять лет может достичь (а возможно, и превысит) 30 млн тонн**. В целом, коридор «Север - Юг» открывает новые возможности для торговли и укрепления позиций России на международной арене, несмотря на экономические и финансовые ограничения. Эксперты считают, что развитие МТК «Север - Юг» может происходить за счет продвижения торговли РФ с такими густонаселенными странами, как Иран, Ирак, Афганистан, Пакистан, т.е. странами, где есть спрос на продовольственные товары из России, а население уже превышает 400 миллионов человек. Также этот маршрут способствует развитию торговли РФ с Индией, странами Персидского залива, Восточной Африки.

Несмотря на наличие сухопутных маршрутов, в 2025 году по-прежнему большая роль в системе международных грузоперевозок будет отводиться морским транспортным коридорам. Как отмечает руководитель Международного логистического альянса ACEX Мирослав Золотарев, «процесс глобализации повлиял на рост объема морских контейнерных перевозок, а значит и на увеличение количества и размера судов, что может привести к своего рода транспортным катастрофам, одна из которых произошла в начале 2021 года, когда в Суэцком канале «застрял» контейнеровоз Ever Given, заблокировавший почти на месяц торговый путь. Подобная ситуация выявила необходимость создания альтернативных маршрутов, среди которых в приоритете - Северный морской путь» [2].

«Эксперты считают, что при относительно небольших вложениях в инфраструктуру этого маршрута он в будущем позволит существенно сократить затраты времени и средств на морские грузоперевозки. Если в 2020 год по СМП было перевезено 33 млн тонн грузов, то в 2025 году, объем грузоперевозок по этому маршруту должен превысить 40 млн тонн. А к 2030 году по СВП будут доставляться 110 млн тонн грузов в год» [2].

Понимая стратегическое значение СМП, 1 августа 2022 года Правительство РФ утвердило «План развития Северного морского пути», содержащий 150 мероприятий и предполагающий финансирование в объеме 1 790,5 млрд рублей. Этот план предполагает:

- развитие транспортной инфраструктуры СМП, объединяющей портовую и железнодорожную инфраструктуру;
- создание грузового и ледокольного флота (предполагается строительство девяти атомных ледоколов, запланировано строительство грузового флота арктического класса, а также контейнеровозов);
- обеспечение безопасности судоходства по Северному пути, что предусматривает «создание арктической спутниковой группировки мониторинга гидрометеорологической обстановки, радиолокационного мониторинга ледовой обстановки и группировки судов аварийно-спасательного флота, а также спасцентров с вертолетами в арктическом исполнении» [13];
- цифровую трансформацию в рамках управления и развития судоходства по Северному пути (создание единой платформы цифровых сервисов).

Следует отметить, что в 2024 году начались переговоры между РФ и Китаем по созданию совместного танкерного флота для работы этом участке грузоперевозок. Учитывая тот факт, что в рамках международного сотрудничества на СМП потребуются танкерный флот высокого ледового класса, планируется пригласить к сотрудничеству китайских судостроителей и поставщиков комплектующих [13].

Важную роль в транспортировке и доставке грузов по всему миру играет и воздушный транспорт. Авиаперевозки позволяют «доставлять крупногабаритные грузы разных товарных групп в независимости от их веса и размеров на различные расстояния. Сокращается время, необходимое для доставки, и партии товаров доставляются в точку назначения за считанные часы» [1, с. 6-7].

Однако санкции «ограничили возможности использования воздушного пространства некоторых стран, что привело к росту стоимости авиаперевозок. До 2022 года на международные перевозки приходилось более 85% суммарного грузооборота российских авиаперевозчиков. Но в 2022-2023 годах, после введения санкционных ограничений, рынок воздушных грузоперевозок в России утратил значительную долю международных транспортных маршрутов. Это стало причиной падения грузооборота воздушного транспорта России с 9,2 млрд т.км в 2021 году до 1,7 млрд т.км в 2023 году» [4].

Однако, уже «в 2024 году российский рынок авиаперевозок стабилизировался. Грузооборот авиатранспорта в стране вырос на

11,4%. Эксперты считают, что увеличению грузопотока способствовало расширение сотрудничества со странами Ближнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона» [15]. По мнению экспертов, «в перспективе российские авиаперевозчики смогут увеличить объемы доставки грузов. Увеличится и средняя дальность авиаперевозок, что приведет к росту грузооборота воздушного транспорта. Увеличению грузопотока будет способствовать расширение сотрудничества со странами Ближнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона» [15].

Итак, на сегодняшний день рынок грузоперевозок в России претерпевает значительные изменения, обусловленные как внутренними, так и внешними факторами. Санкции, введенные против России США и странами ЕС, внесли существенные коррективы в привычные логистические схемы и поставили перед российскими перевозчиками новые вызовы. Несмотря на то, что доля России на мировом рынке логистики на сегодня составляет менее 1%, но с учетом географического расположения Российской Федерации, ее протяженности, пространства, выходу к трем океанам, страна имеет огромный потенциал развития международной транспортной логистики - особенно в контексте развития транспортных коридоров. В долгосрочной перспективе «развитие международной логистики России будет зависеть от успешной реализации государственных программ по развитию транспортной инфраструктуры и внедрению инновационных технологий, а также - от ускоряющегося развития локальных цепей поставок» [15].

В то же время, процесс создания и внедрение инноваций на транспорте имеет ряд отличительных особенностей характерных для отрасли:

- повышенное требование, предъявляемое к надежности и безопасности (обуславливает более длительный этап испытаний, предшествующий серийному выпуску и установке деталей);
- большая линейная протяженность объектов;
- стратегическая роль транспорта в обороноспособности государства;
- высокая социальная роль транспортной отрасли. В транспортной отрасли и взаимосвязанных с ней областях работает более миллиона человек, следовательно, разработка и внедрение инноваций должна сопровождаться оценкой последствий для этих людей;
- условия работы технических средств, в том числе нового поколения;
- рыночный характер использования транспортной инфраструктуры [16].

Литература

1. Антипина А.Д., Куликова В.Н. Состояние и тенденции развития грузовых авиаперевозок в Российской Федерации: 2019-2020 гг. // Логистика: форсайт-исследования, профессия, практика: материалы III Национальной научно-образовательной конференции. - СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2022. - С. 6-15.
2. Гайва Е. Как Россия ускоряет перевозку товаров по суше и морю // Российская газета. 25.04.2021 [электронный ресурс].
3. Грузоперевозки (рынок России) // URL: <https://www.tadviser.ru>.
4. Как использовать тренд на рост авиаперевозок в 2025 году // URL: <https://campus.stt.ru/articles/kak-ispolzovat-trend-na-rost-aviaperevozok-v-2025-godu/>
5. Кузнецова С. Путь на Восток: развитие евразийских транспортных коридоров // URL: <https://сферанефтегаз.рф/ipem2-2024-1>.
6. Лаптев Р.А., Коварда В.В. Перспективы развития транспортно-логистической системы России в контексте трансформации мировой экономики // Журнал прикладных исследований. - 2022. - № 5-1. - С. 46-55.
7. Роль и будущее России на мировом рынке грузоперевозок // URL: <https://gtc-logistics.com/blog/russias-role-and-future-in-the-global-cargo-transportation-market>.
8. Рынок грузовых автоперевозок в России и мире: анализ текущей ситуации и прогнозы на 2025 // URL: <https://mjr.ru/blog/rynok-gruzovykh-avtoperevozok-v-rossii-i-mire>.
9. Табах А., Подругина А. Транспорт и логистика: переориентация направлений и изменения в структуре // URL: https://raexpert.ru/researches/traffic_2023.
10. Тенденции в сфере железнодорожных грузоперевозок на 2025 год // URL: <https://www.railcontinent.ru/articles/tendentsii-v-sfere-zheleznodorozhnykh-gruzoperevozok-na-2025-god>.
11. Тренды автомобильных грузоперевозок в РФ в 2023 году. Перспективы роста: аналитический отчет. - М.: Strategy Partners, 2024. - 21 с.

12. Филина В.Н. Основные тренды развития мирового транспорта и место в них России // Проблемы прогнозирования. - 2018. - № 3 (168). - С. 85-93.

13. Фокус на Восток: тренды и прогноз развития рынка грузоперевозок России. - М.: Strategy Partners, 2024. - 87 с.

14. Чечель Д. Будьте впереди конкурентов: важные изменения на рынке грузоперевозок // URL: <https://zavgar.online/blog/obzor-rynka-gruzoperevozok-v-rossii-v-2023-2024-godakh>.

15. Шурилинов Л. Международная логистика России в 2024 году: вызовы и перспективы // Moscow Foresight: электронный журнал. - 2024. - 21 ноября.

16. Блинкова С.А., Веляева К.С. Тенденции формирования транспортного рынка инновационных проектов // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2024. № 3 (март). С.167 – 173.

Development of the Russian transport system in the global freight market

Grivanov R.I., Tsyplakova E.G., Demekhova M.B., Kim D.A., Omarova N.G.

Vladivostok State University, Leningrad State University named after A.S. Pushkin, Pacific National University, National Research Moscow State University of Civil Engineering

JEL classification: H87, F02, F15, F29, F40, F42, F49

This paper focuses on the state of the transport system of the Russian Federation in relation to international cargo transportation. The focus is on changes in Russian transport logistics in the period from 2023 to 2025. The author of the article examines the features of international transportation by Russian logistics companies by rail, road, sea and air modes of transport. The article concludes that, despite the difficulties caused by the geopolitical situation, the freight transportation market in Russia continues to be a dynamic and significant sector of the economy. First of all, this is due to the expansion of cooperation between the Russian Federation and the countries of the Asia-Pacific region, the Middle East and the African continent. Although Russia's share in the global cargo transportation market is only 1%, the country has a huge potential for developing international transport logistics.

Keywords: transport system, transport logistics, sanctions, international cargo transportation, transport corridors.

References

1. Antipina A.D., Kulikova V.N. The state and development trends of air cargo transportation in the Russian Federation: 2019-2020 // Logistics: foresight research, profession, practice: proceedings of the III National Scientific and Educational Conference. - St. Petersburg: Publishing House of St. Petersburg State University of Economics, 2022/ - Pp. 6-15.
2. Gaiva E. How Russia accelerates the transportation of goods by land and sea // Rossiyskaya Gazeta. 04/25/2021 [electronic resource].
3. Cargo transportation (Russian market) // URL: <https://www.tadviser.ru>
4. How to use the trend for the growth of air transportation in 2025 // URL: <https://campus.stt.ru/articles/kak-ispolzovat-trend-na-rost-aviaperevozok-v-2025-godu>
5. Kuznetsova S. The way to the East: the development of Eurasian transport corridors // URL: <https://сферанефтегаз.RF/ipem2-2024-1>.
6. Laptev R.A., Kovarda V.V. Prospects for the development of the Russian transport and logistics system in the context of the transformation of the world economy // Journal of Applied Research. - 2022. - No 5-1. - Pp. 46-55.
7. The role and future of Russia in the global cargo transportation market // URL: <https://gtc-logistics.com/blog/russias-role-and-future-in-the-global-cargo-transportation-market>.
8. The truck transportation market in Russia and the world: analysis of the current situation and forecasts for 2025 // URL: <https://mjr.ru/blog/rynok-gruzovykh-avtoperevozok-v-rossii-i-mire>.
9. Tabakh A., Drugina A. Transport and logistics: reorientation of directions and changes in structure // URL: https://raexpert.ru/researches/traffic_2023.
10. Trends in rail freight transportation for 2025 // URL: <https://www.railcontinent.ru/articles/tendentsii-v-sfere-zheleznodorozhnykh-gruzoperevozok-na-2025-god>
11. Trends of road freight transportation in the Russian Federation in 2023. Growth prospects: an analytical report. - Moscow: Strategy Partners, 2024. - 21 p.
12. Filina V.N. The main trends in the development of world transport and the place of Russia in them // Problems of forecasting. - 2018. - № 3 (168). - Pp. 85-93.
13. Focus on the East: trends and forecast of the development of the Russian cargo transportation market. - Moscow: Strategy Partners, 2024. - 87 p.
14. Chechel D. Stay ahead of the competition: important changes in the cargo transportation market // URL: <https://zavgar.online/blog/obzor-rynka-gruzoperevozok-v-rossii-v-2023-2024-godakh>
15. Shurilinov L. International logistics of Russia in 2024: challenges and prospects // Moscow Foresight: electronic journal. - 2024. - November 21.
16. Blinkova S.A., Velyaeva K.S. Trends in the Formation of the Transport Market for Innovative Projects // Humanities, Social Sciences, Economics, and Law. 2024. No. 3 (March). Pp. 167-173.