

## **ЭКОНОМИКА, ЛОГИСТИКА И МЕНЕДЖМЕНТ НА ТРАНСПОРТЕ**

### **ECONOMICS, LOGISTICS AND TRANSPORT MANAGEMENT**

УДК 338.242.2

DOI: 10.37890/jwt.vi78.461

#### **Новый мировой порядок в безопасности транспортных перевозок грузов**

**А.И. Гаврилов<sup>1</sup>**

**У Сяньюй<sup>2</sup>**

**Чжан Чжэнь<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>*Нижегородский институт управления Российской академии государственной службы при Президенте РФ, Нижний Новгород, Российская Федерация*

<sup>2</sup>*Чжоукоуский педагогический институт, г. Чжоукоу, Китайская народная республика*

**Аннотация.** В статье анализируются новые организационные процессы использования транспорта при перемещении грузов между странами ЕАЭС и КНР. Сегодня организация перевозок грузов на Российские, Европейские и Азиатские рынки связаны с высокими рисками. Растущая межгосударственная конфронтация стран участниц евро-азиатского рынка губительно влияет на транспортный организационный механизм автомобильных, железнодорожных и морских грузоперевозок. Авторы исследования выступают аналитиками процессов формирования нового экономического порядка в безопасности транспортных параметров перемещения ресурсов в пространстве и времени, определяющих эффективность и конкурентоспособность производственного звена регионов на основе расширения организационных торговых связей субъектов экономики. Сегодня ресурсы, уровень их территориальной разбросанности и разрозненности, наряду с фактическим положением размещения производительных сил и мощностей, во многом являются определяющими в развитии бизнеса и конкурентоспособности экономик национальных государств. Особое внимание при этом уделяется развитию как внешних межгосударственных, так и внутренних национальных линейных транспортных сетей включая железнодорожный, автомобильный и водный транспорт. Объединение потенциалов ряда государств континентального размещения, а также организация технического и технологического взаимодействия стран участниц-корпоративного использования ресурсов, дает неоспоримое преимущество в достижении экономической и социальной эффективности развития национальных государств. Это требует комплексной социально-экономической авторской оценки прямых и косвенных преимуществ и потерь экономической конъюнктуры стран ЕАЭС России и КНР, как основных участников и организаторов создания условий для нового экономического порядка. Новый экономический порядок в развитии транспортных коммуникаций предопределяет реализацию более эффективного механизма использования континентальных производственных ресурсов КНР, Индии, Ирана и России, которые концентрируются на основе межстрановой корпоративации их использования и объективного выгодного размещения национальных производительных сил и потребительских рынков.

**Ключевые слова:** Корпоративно - кластерная экономика; Новый организационный механизм хозяйственного взаимодействия; Транспортная интеграция; Экономическая безопасность; Новые транспортные коридоры; Эффективность транспортно-производственного комплекса; Внутренний инфраструктурный потенциал; Международное экономическое сотрудничество стран БРИКС; Инновационные

проекты на транспорте; Развитие нового мирового порядка; Стратегия КНР: «Один пояс-Один путь»; Северный морской транспортный кластер; Новый драйвер роста мировой экономики.

## **The new world order in the safety of cargo transportation**

**Alexander I. Gavrilov<sup>1</sup>**

**Wu Xiangyu<sup>2</sup>**

**Zhang Zhen<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>*Nizhny Novgorod Institute of Management of the Russian Academy of Public Administration under the President of the Russian Federation*

<sup>2</sup>*Zhoukou Normal University Zhoukou, People's Republic of China*

**Abstract.** This article analyzes new organizational processes of transport use in cargo movement between the Economic Union countries and China. Nowadays the organization of cargo transportation to the Russian, European and Asian markets is associated with high risks. Growing interstate confrontation of the countries participating in the Euro-Asian market has a devastating effect on the transport organizational mechanism of road, rail and sea cargo transportation. The authors of the study act as analysts of the processes of formation of a new economic order in the security of transport parameters of resource movement in space and time, which determine the efficiency and competitiveness of the production link of regions on the basis of expanding organizational trade relations of economic entities. Today resources, the level of their territorial dispersion and fragmentation, along with the actual location of productive forces and capacities, in many respects are determinants in the development of business and competitiveness of the economies of national states. Particular attention is paid to the development of both external interstate and internal national linear transportation networks, including rail, road and water transport. Combining the potentials of a number of continental countries, as well as the organization of technical and technological interaction between the participating countries with corporate use of resources, gives an undeniable advantage in achieving economic and social efficiency in the development of national states. This requires a comprehensive socio-economic author's assessment of the direct and indirect advantages and losses of the economic conjuncture of the Economic Union countries, Russia and China, as the main participants and organizers of creating conditions for a new economic order. The new economic order in the development of transport communications determines the implementation of a more effective mechanism for using the continental production resources of China, India, Iran and Russia, which are concentrated on the basis of inter-country corporatization of their use and objective advantageous location of national productive forces and consumer markets.

**Keywords:** Corporate cluster economy; new organizational mechanism of economic interaction; transport integration; Economic security; new transport corridors; efficiency of the transport and production complex; internal infrastructure potential; international economic cooperation of BRICS countries; innovative transport projects; development of a new world order; China's strategy: "One Belt-One Road"; the Northern Sea Transport Cluster; new growth driver of the world economy.

### **Введение**

Современные тенденции развития межгосударственных экономических отношений характеризуется несколькими направлениями, главными из которых являются:

- превалирование инновационных изменений, как в производстве, так и в сфере обращения;
- расширение экономического кризиса и рост нестабильности международных отношений, в связи с расширением объемов торговых санкций;
- поиск и реализация новых подходов в пространственной организации межхозяйственных и межгосударственных связей, а также бизнес-процессов

ориентированных на расширение международных торговых связей с Западом на Восток.

Развивающиеся новые тенденции трансформации отношений, объективно требуют необходимость научного осмысления механизмов и инструментов реструктуризации экономического пространства, пересмотра организационных связей субъектов торговли и путей товародвижения.

**Актуальность** исследования базируется на глобальных изменениях интересов национальных государств обладающих возможностью более эффективного использования имеющихся потенциалов развития. Это настоятельно требует институциональных изменений исторически сложившихся связей эпохи колониального товарообмена. Новые тенденции развития определяют формирование новых интеграционных организационных систем, позволяющих получить перспективный рост объёмов товародвижения, на основе интенсификации межрегиональных взаимосвязей. Переориентация внешнеторговых отношений требует обоснования новых подходов к организации межстрановых инновационных проводящих систем и формированию корпоративных хозяйственных структур нового типа на основе принципов интеграции, корпоратизации, изменения сырьевых и товарных потоков с минимизацией временных и финансовых издержек.

Научная потребность в исследовании интеграционных проблем возникающих в новых складывающихся условиях обуславливает необходимость изучения следующих объективных факторов:

- во-первых, влияние процесса пространственного переустройства центров экономического влияния на организацию торговых приоритетов и развитие коммуникационных и транспортных путей взаимодействия этих центров;
- во-вторых, формирование новых механизмов разностороннего товарообмена;
- в-третьих, возникающие потребности развития транспортных систем и логистики как основы интеграционных связей;
- в-четвертых, развивающиеся и формирующиеся новые связи стран БРИКС и проблемы влияния экономических санкций на развитие взаимодействия КНР и России.

Вышесказанное несомненно свидетельствует об актуальности данного исследования, что определяет необходимость разработки механизмов безопасного развития межстрановой интеграции и перехода в новый экономический порядок с определением нового экономического пространства с новыми центрами экономического влияния в мире.

**Изученность проблемы.** Исследование различных аспектов пространственной организации экономического пространства нашло отражение в работах ряда зарубежных учёных изданных в разное время, что подробно исследовано и описано в авторском учебнике профессора Гаврилова А.И. Региональная экономика и управление. [1]

В современных зарубежных авторских научных и аналитических исследованиях, отводится значительная роль развитию интеграционной транспортной составляющей, определяющей условия роста экономик ряда Азиатских и Европейских стран. Увеличивающийся товарооборот между Азией и Европой остро ставит вопрос о различных проектах строительства новых трансконтинентальных наземных транспортных путей, а также об улучшении эффективности функционирования модернизации и расширении прежних транспортных коридоров. Резко обострившаяся конкурентная борьба за реализацию транспортных проектов между США, Китаем и Европой привносит воинствующие отношения между заинтересованными конкурирующими странами. На этом фоне научный мир изучает экономическую значимость, и возможные последствия Западного введения санкции на транспортные услуги для России и транзит через ее территории. [2]

Ученые аналитики Евросоюза делают прогнозы роста ВВП на период с 2023 по 2028 годы для Китая, Индии и АСЕАН. Обсуждают пути строительства транспортных путей минуя Россию, через Турцию и Израиль, показывают значительный потенциал, с ежегодными прогнозами роста в диапазоне от 5,2% в 2023 году до 3,4% в 2028 году для Китая и от 5,9% до 6% для Индии. Десятке экономик АСЕАН прогнозируется средний рост на уровне от 4,2% в 2023 году до 4,5% в 2028 году. [3]

Научные теории, касающиеся факторов размещения производительных сил и транспортной составляющей в производстве, определяющей эффективность воспроизводства, в достаточной мере были сформулированы отечественными учеными, определившими критерии эффективности территориальной организации экономического пространства и регионального взаимодействия. Ими определены некоторые научные позиции интеграционных процессов и корпоратизации экономик национальных государств, что обосновано работами современных российских учёных: А.Б. Гранберга, Д.С. Львова, А.Г. Поршнева, С.С. Шабалина. [4]

Большинство авторов рассматривают теоретические вопросы эффективного размещения производительных сил в условиях становления и развития рыночных экономик (А.Б. Гранберг). Наряду с этим, некоторые специфические проблемы, связанные с глобальными процессами трансформации экономических систем, рассматриваются с точки зрения формирования механизмов и моделей глобального переустройства мировой экономики. Некоторыми учеными глобалистами предлагаются механизмы встраивания в глобальные процессы экономики России. Однако современные особенности развития корпоративных экономических отношений в новых условиях санкционного давления на Россию, Китай, Иран и другие страны, остаются недоисследованными. Сегодня возникла реальная потребность выявления потенциальных путей развития континентальных государств имеющих ресурсы развития, дающие возможность повышения эффективности их использования путем реализации интеграционных основ корпоративного освоения новых механизмов взаимодействия. Корпоратизация путей развития экономик и получение максимального эффекта, в данном случае, является новым организационным научным подходом определяющим, как возможности использования новых межстрановых механизмов инвестиционной деятельности, так и основой сглаживания противоречий между инерционностью освоения и пользования природных ресурсов. Данный подход, определяет пути развития транспортных и коммуникативных систем и эффективного формирования инновационного национального производственного потенциала. Корпоратизация экономических интересов России и Китайской народной республики, как и концентрация имеющихся потенциалов, диктует возрастающую динамичность развития логистических систем и рыночных потребительских возможностей народонаселения, стран – участниц.

**Научная новизна** исследования заключается в том, что интеграционные процессы направленные на концентрацию ресурсов и корпоратизацию путей их использования, на данном этапе развития экономик континентальных государств, являются универсальным противовесом или контрсанкционным механизмом противостояния внешнему давлению на Россию, Иран и КНР, а также выступает условием формирования нового экономического порядка, отвечающего за эффективность развития стран КНР, России, Ирана и Индии.

В данном случае, концентрация ресурсов на основе корпоратизации интересов их использования является новым организационным научным подходом определяющим, как возможности использования новых межстрановых механизмов инвестиционной деятельности, так и основой сглаживания противоречий между инерционностью их освоения и эффективного использования имеющихся сырьевых и производственных ресурсов.

**Цель исследования** состоит в реализации методологических основ и организационных методов, способствующих концентрации межнациональных ресурсов, определяющих возможности интеграционных механизмов совместного хозяйствования России и КНР и других заинтересованных стран, а также оценить процессы формирования новых условий экономического взаимодействия континентальных стран и регионов на основе корпоратизации интересов. Также в качестве цели выступает оценка степени важности организационного и экономического становления и развития инновационных коммуникационных и транспортных процессов, как основы формирования новых центров безопасности и нового экономического порядка.

**В соответствии с целями поставлены следующие задачи:**

Провести комплексный анализ процессов современной трансформации отношений коммуникативного и транспортного взаимодействия, как основы развития интеграционных корпоративных систем хозяйствования и новой территориальной организации межстранового экономического порядка (НЭМ). Рассмотреть современные тенденции развития континентального размещения производственных и рыночных систем и определить особенности современного процесса корпоратизации отношений в новое экономическое пространство в условиях трансформации товарных рынков.

Обобщить новые организационно-экономические факторы и динамику развития межгосударственного торгового сотрудничества, на примере развития российско-китайских и российско-ирано-индийских отношений и обосновать организационно-экономические предпосылки перспективного развития зон экономического сотрудничества;

Оценить возможности новой организационно-экономической модели транспортной Арктической зоны РФ на основе формирования перспективной организации транспортно-логистической инфраструктуры (ТЛИ) при использовании принципов проектирования межгосударственных корпоративных партнёрств (МКП);

Определить экономические перспективы развития внешних связей в системе транспортных коридоров «Восток – Запад – Восток». Дать оценку социально-экономической эффективности использования Северного морского пути (СМП) в развитии Арктической зоны РФ в новых условиях санкционного давления западных стран.

**Теоретическая значимость исследования** связана с дальнейшим развитием применения современных интеграционных подходов хозяйствования, на основе корпоратизации экономических интересов. Процесс исследования обусловил необходимость использования определённого методологического инструментария: методов анализа и синтеза; сравнения и обобщения; экспертных оценок; организационного проектирования и др.

В качестве информационной базы исследования использованы современные информационные материалы средств массовой коммуникации, данные международной статистики, нормативно-правовые акты, межгосударственные проекты и федеральные целевые программы развития, материалы сети Интернет. Кроме того, использовались материалы Китайских, Российских других зарубежных периодических изданий.

**Практическая значимость исследования** заключается в доведении результатов исследования до реальной степени их использования. Предложена концепция создания конкретных механизмов реализации интеграционных задач, связанная с

организационным проектированием новых межнациональных корпоративных структур, с учётом изменения экономических взаимосвязей, на базе интеграционных процессов. Проведена сравнительная оценка эффективности движения товарных потоков по новым транспортным путям и маршрутам, которые могут стать надёжной научной базой и методологической основой для решения перспективных задач в региональном экономическом развитии. Выявлены современные тенденции и особенности процесса экономической интеграции и кластеризации национальных экономик и регионов, которые будут определять поле нового экономического мирохозяйствования. Предложено авторское определение экономической категории: «корпоративная интеграционная структура «КИС». КИС- авторами определяется как международная хозяйственная корпорация, экономическая суть которой - *корпоративное объединение потенциалов регионов и государств определяющих новое мирохозяйствование в современных условиях*».

**Основная часть исследования.** Современное санкционное состояние международных отношений требует формирования нового более эффективного порядка корпоративного использования истощающихся мировых ресурсов. Определяющими из них являются трудовые, энергетические и сырьевые ресурсы. При этом численность квалифицированной рабочей силы, а также ее удельный вес в структуре работников определенных для замещения вакантных рабочих мест в общем числе рабочих мест в последние годы по данным Росстата (rosstat.gov.ru) имеет пикирующую тенденцию изменений. [5].

Анализ показывает, что общая потребность как в сырьевых, технологических и кадровых ресурсах в исследуемых странах огромна. Так средний удельный вес потребности рабочих мест составляет более 3,8%. При этом самая высокая потребность в квалифицированных рабочих кадрах наблюдается в промышленной сфере (в частности, в области машиностроения и металло-обработки), строительства и транспорта, что определяют удельный вес потребности в общем количестве рабочих мест около 5.0%. Статистические данные подтверждают проблемы кадрового дисбаланса в России, касающегося территориального несоответствия производственных мощностей в обеспечении трудовыми ресурсами, что приводит к недозагруженности производительных сил и мощностей, что оказывает колоссальное воздействие на снижение темпов развития территорий за счет низкой производительности труда. Стратегическая оценка возможности создания нового транспортно-производственного порядка с привлечением инвестиционных и трудовых ресурсов, а также возможного создания комплексного транс Азиатско-Иранско - Каспийского комплексного транспортного канала, позволит включить как межстрановой миграционный процесс обмена трудовыми ресурсами, так и эффективно задействовать сырьевой потенциал через восточную и западную транспортно-ресурсные ветки, что даст основу значительного подъема конкурентоспособности страновых экономик и регионов на основе освоения всех видов ресурсов, и за счет развития скорости доставки и увеличения объемов транспортных перевозок в макроэкономическом пространстве. При этом западная ветка через Иранско-Азербайджанский вектор предусматривает включение плеча перевозок автомобильным транспортом через г. Решат. Вектор транспортной системы восточного направления включает маршрутный канал из КНР и Индии через Казахстан и Туркмению. При этом в данный комплекс будет включен железнодорожный транспорт, который в системе логистики предусматривает перевозки водным транспортом из России в Иран. Такой маршрут логистики, включающий иранскую составляющую пути, задействует порт Бендер-Аббас.

В современных условиях развивающегося переустройства мирового порядка ограничивающего доминирование Евро-Американских отношений, данный маршрут может стать важнейшей составляющей грузоперевозок из Европы. Данный путь -

более короткий при конкурировании перевозок грузов из Индии и Латинской Америки в Европейскую часть. [6].

В Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2030 г. предусматриваются мероприятия способствующие повышению динамики развития единой транспортной системы европейской части Российской Федерации. Инновационные организационные решения и мероприятия по повышению производительности труда, составляющие основу интенсивного развития транспорта, реализация которых привела бы к увеличению объемов перевозок в европейских бассейнах к 2030 году в 2,2 раза по сравнению с 2010 годом. Важное значение определяется транспортной системе транзитных грузов по МТК «Север-Юг». Сегодня в условиях санкций объем перевозок грузов и объем их переработки в логистических центрах обработки грузов и портах водного транспорта после 2010 года, как показывает анализ, имеет тенденцию к снижению. К примеру, его удельный вес в общем объеме перевозок на 01.01. 2023 году составил лишь 1,7 % . [7]

Научное обоснование необходимости реструктуризации связей в использовании экономических возможностей стран российско-азиатского пространства, в новых подсанкционных условиях, заключается в необходимости применения корпоративных мер хозяйствования на пути создания и развития, как производственных, так и транспортных мощностей переработки наличных страновых ресурсов и организации взаимовыгодного товарообмена. При этом, целевым фактором выступает кластеризация или корпоратизация характера социально-экономических отношений, при трансформации встречных товаропотоков. Данный подход, требует пересмотра территориальных взаимосвязей и условий формирования новых производственных и транспортных систем интенсивного типа.

Существующие научные представления отечественных и зарубежных учёных о современной пространственной организации хозяйства, не касаются возможностей межстрановой корпоратизации интересов. Объективно развивающиеся интеграционные мировые процессы, диктуют необходимость объединения ресурсных возможностей разных стран и регионов на основе корпоратизации новых подходов хозяйствования и территориального размещения и использования производственных и сырьевых ресурсов. В условиях формирования нового мирового порядка и перехода от национальных к межгосударственным корпоративным территориальным принципам хозяйствования, авторами предложена новая корпоративно-кластерная концепция организации транспортно-логистической системы, обеспечивающая эффективное применение и использование имеющихся наличных ресурсов стран участниц. Схема новых транспортных возможностей перемещения ресурсов демонстрирует сокращение времени и расстояния грузоперевозок в 3.5 и 2.0. раза (соответственно) в существующей и вновь формируемой системе международных транспортных коридоров стран - участниц ЕАЭС. Рис 1. [7-8].



Рис. 1. Схема новых транспортных возможностей сокращающих время и расстояние грузоперевозок в 3.5 и 2.0. раза (соответственно) в существующей и вновь формируемой системе международных транспортных коридоров стран - участниц ЕАЭС [7-8]

Авторами, оценены с точки зрения экономической безопасности, проекты по прокладке новых транспортных континентальных транспортных путей стран Азиатского и Российско-Европейского регионов. Формируемые континентальные пути сообщения и транспортировки грузов, по нашей экспертной оценке, позволит сократить транспортные издержки в континентальной межстрановой торговле в 1,5-2.0 раза за счет исключения использования страховых затрат на прохождение проливов и судоходных каналов. Рис 2.



Рис. 2 Схема формирования новых международных транзитных транспортных коридоров предлагаемых Ираном [8]

К тому же перспективная, предлагаемая ранее Ираном инициатива прокладки новых путей перевозок рассматривала возможность разработки (Рис 2) совместного межстранового корпоративного транспортного проекта. Так, в девяностые годы, иранскими специалистами был изучен обширный российский опыт в области гидротехнического строения. В 1998 году созданная международная экспертная

группа разработала технико-экономическое обоснование комплексного автомобильно-водно-железнодорожного проекта, которое затем было одобрено правительством Ирана. Сегодня данное направление, приобрело особую актуальность для реализации [8].

Авторами, на основе опоры на основные экономические законы развития экономических систем, обобщаются, систематизируются, дополняются и расширяются возникающие методологические положения, касающиеся оценки экономической эффективности формирования современных кластерно-корпоративных транспортных систем. Особенность современного этапа интенсивного развития экономик ведущих стран, связана с освоением перспективных современных мировых ресурсов, а именно углеводородных, урановых руд и редкоземельных металлов (лантаноидов) являющихся основой современной энергетики и микроэлектроники. Монополистами этих ресурсов на сегодня выступают КНР, Россия, Вьетнам, Казахстан и Афганистан. В частности освоения новых перспективных ресурсов и их транспортировки, авторами оценены социально-экономические параметры и возможности использования новых проектируемых и строящихся транспортных коридоров [9]. В этой связи уточнены ряд основных понятий касающихся определения «Новый экономический миропорядок» (НЭМ), который авторами определяется как: *«Новый организационный механизм взаимодействия стран-участниц, основанный на создании корпоративно-кластерной инфраструктуры межгосударственных производственно-транспортных комплексов, опирающихся на использование имеющихся собственных финансовых и перспективных ресурсных возможностей путем корпоратизации отношений в производстве и оптимизации логистических издержек»*. Данный механизм предопределяет обеспечение высокой конкурентоспособности создаваемой международной корпоративно-кластерной системы, как основы создания нового мирового порядка, основанного на монополизации владения и использования стратегических редкоземельных ресурсов (лантаноидов), что будет беспечивать минимизацию влияния США и доллара, как основного конкурента определяющего существующий миропорядок диктуемый долларовой эмиссионной монополией США.

На основе комплексного анализа динамики торгово-экономического сотрудничества двух стран (Россия и КНР) авторами установлена тенденция перемещения вектора торгово-экономического сотрудничества с Запада на Восток. Выявлены темпы устойчивого роста равноценного товарообмена в реализации импортно-экспортных операций и обмена продукции перерабатывающих отраслей и сельского хозяйства. На этой основе установлена зависимость устойчивого развития внешнеторгового сотрудничества РФ и КНР, Индии, Ирана по ряду направлений научного, ресурсного и товарного секторов, за счет реализации приоритетов в развитии сферы транспортно-логистического комплекса и экономико-коммуникационных систем, формирующихся транспортных коридоров на линии Китай – Россия –Иран- Европа.

Авторами проведена сравнительная оценка времени доставки грузов из КНР в Европу морским и железнодорожным транспортом, которые разнятся в 3-4 раза по времени доставки и на 30-38% по экономическим затратам. Экспертная оценка организационной транспортной модели освоения Арктической зоны, сокращает временные горизонты и транспортные издержки на 50% от существующих транспортных путей доставки грузов из Азии в Европу. Новый мировой транспортный порядок, предусматривает формирование и развитие сети новой более эффективной транспортно-логистической инфраструктуры (ТЛИ) из КНР, Ирана, Индии в Россию.

Авторами также проведена экспертная оценка стратегического проекта развития внешнеэкономических связей в системе транспортных коридоров «Восток – Запад – Восток». Рассмотрена роль существующих и реконструируемых транспортных магистралей: «БАМ, Южный морской путь, Транссиб, развивающийся экономический пояс Шёлкового пути; Северный морской путь (СМП), Международный транспортный коридор (МТК); Север – Юг – Европа». В результате комплексного анализа конкурентных преимуществ, были установлены как наиболее перспективные маршруты Россия-КНР сухопутный через транспортные коридоры Север-Юг и водный – «Северный морской путь» (СМП), обладающих существенными конкурентными преимуществами в современных условиях.

Система созданных железнодорожных и речных коридоров в сочетании морского транспортного сообщения, позволят России и Китаю выстроить механизм безопасного решения проблем интенсификации развития, как собственных экономик, так и значительно обезопасить торгово-коммерческую деятельность с другими странами Азии. Важным становится и развитие отношений предприятий ближнего востока, Африки и Южной Америки России с КНР. Уже сегодня РЖД скооперировалась с железнодорожными сетями стран Средней Азии и КНР и запустила одно - и двупольный поезд под названием «Китайско-европейский железнодорожный экспресс», который проходит через Сучжоу, Иу, Шэньчжень, Чжэньчжоу, Чэнду и другие китайские города и связывает их с крупными европейскими мегаполисами. Линии экспресса подразделяются на прямые и транзитные. На первых осуществляются рейсы непосредственно из основных зон производства товаров и главных портов внутри Китая в иностранные города. На вторых - из крупных транспортных узлов, где происходит накопление продукции, в места ее назначения. Данные линии связывают Китай не только с Европой и прилегающими странами, но и с Восточной, Юго-Восточной Азией и другими регионами; это не просто железнодорожный коридор, а канал комплексных перевозок. [10-11].

Соотнося удельный рост веса водных (морских и речных), железнодорожных и автомобильных перевозок Азиатско - Российского транспортного комплекса можно выделить определяющие факторы формирующие безопасность перевозок.

Это исключение влияния сезонных факторов. На железнодорожную и автомобильную транспортировку. Данный фактор будет оказывать стимулирующее и мотивационное действие развития интеграционных кооперационных связей и исключит незначительное, возникающее порой политическое, влияние. Время доставки относительно стабильно, поэтому его загрузка можно использовать для дорогих и тяжелых грузов. В 2023 г. доля автомобилей и механического оборудования в общем объеме товаров, перевозимых по железнодорожному маршруту Китай - Европа, составила более 70 % и более 60% соответственно, металлов и металлоконструкций -18% и 13% [12].

Безопасность сохранности грузов связана с тем, что по железной дороге можно доставлять товары с ограниченным сроком годности, такие как молочная и мясная продукция, саженцы и т.д. При исследовании структуры экспорта и импорта Китая и России нами обнаружено, что доля сельскохозяйственной продукции в нем нарастает из года в год. Для России как страны с развитым агросектором это направление может стать новой точкой развития.[13]

Особая роль сегодня отводится развитию транспортной системы стран БРИКС, число участниц которого в ближайшее время планируется значительно увеличить. Рис 3.



Рис. 3. Схема развития системы участников БРИКС

По данным некоторых аналитиков, перевод взаиморасчетов по перевозкам между странами ЕАЭС (в 2022-23 гг.) в национальные валюты», исключает применение вторичных санкций Запада, а также позволяет развивать тенденцию наращивания объемов торговли между странами БРИКС. При этом, совокупный грузооборот участвующих в БРИКС стран на 01.12.2023 года составил 7 трлн тонно-км: это 60% от уровня общемирового грузооборота. По оценке эксперта, присоединение Аргентины, Египта, Ирана, ОАЭ, Саудовской Аравии и Эфиопии к БРИКС в 2024-м существенно увеличит эту цифру. [14]

Объем совокупных грузовых перевозок между странами ЕАЭС и БРИКС за январь-август возрос на 15% в сравнении с тем же периодом 2022 г. При том, что за весь прошлый год рост этого показателя составил только 4%. [15]

### Заключение

Учитывая возникающие стратегические возможности освоения новых современных стратегических ресурсов, которые оценены как основные разведанные мировые запасы редкоземельных металлов в объемах 9-12 триллионов долларов (Россия, КНР, Афганистан). А это оценивается как основные ресурсы планеты. Новый мировой транспортный порядок, будет определяться диктатом реализации возможностей освоения и использования этих новых ресурсов. В развитии эти ресурсы - основа современных технологий микроэлектроники и энергетики, искусственного интеллекта и автоматизации. Представленный данный аналитический исследовательский материал, обосновывает механизм стратегического решения межгосударственных задач в развитии сотрудничества и бизнеса на основе корпоративно-кластерной модели новых производственных и транспортных систем России и стран Азиатско-Тихоокеанского, Индо-Пакистанского регионов. Интеграционный механизм КИС - обосновывает возможность освоения и финансирования проектов по формированию корпоративно-кластерных систем, путем включения могучего экономического и производственного потенциалов России, КНР,

Ирана и Индии. Такой подход создаст основу безопасного становления нового мирового порядка и создания центров экономического роста государств – участников данного политико-экономического блока государств – лидеров, организаторов нового экономического порядка. Новый экономический порядок в развитии транспортных коммуникаций предопределяет реализацию более эффективного механизма использования континентальных производственных и трудовых ресурсов КНР, Индии, Ирана и России. Именно эти страны, в ближайшем будущем, смогут концентрировать, на основе межстрановой корпоратизации (МКП) возможность использовать и выгодно размещать инновационный производственно-экономический потенциал межнациональных производительно-потребительских рынков. Стратегическое видение направлений развития современной энергетики, электроники и искусственного интеллекта будет основываться на добыче и реализации инновационных ресурсов, какими в предстоящем 100-летию, будет выступать редкоземельный потенциал лантаноидов. [16].

Современная обстановка показывает, что стратегические перспективы развития мировой инновационной экономики лежит в поле формирования нового корпоративного хозяйствования и экономического порядка, который в основном будет обеспечиваться развитием перспективных скоростных видов транспорта и использования северного морского пути, как основы становления высокоэффективных инфраструктурных транспортных международных систем. [17]

Объективно сложившееся монопольное владение рядом стратегических ресурсов азиатскими странами и Россией, с ее стратегическими территориальными и энергетическими возможностями, будут определять в перспективе роль КНР, России и стран Азии, при формировании новых транспортных и логистических коридоров и систем, как основного мирового центра формирования нового коммуникационного и экономического порядка. [18-19].

#### Список литературы

1. Гаврилов А.И. Региональная экономика и управление (учебник). Н. Новгород: Изд-во НИУ РАНХиГС, 2014. 572с.
2. Авдаков И. Ю. Евразийские транспортные коридоры: угрозы и возможности для России // Транспорт стран Востока. М., 2022, с. 1-369.
3. Перспективы развития коридора Азия-Европа 2023г. <https://index1520.com/analytics/perspektivy-razvitiya-koridora-aziya-evropa-2023/> (дата обращения 01.02.2024)
4. Управление социально-экономическим развитием России: концепции, модели, механизмы / рук. авт. кол. Д.С. Львов, А.Г. Поршнева. М. Экономика. 2002. С. 12-64.
5. М.А. Мирошниченко, А.В. Ковтун, К.А. Кузнецова. Менеджмент качества и управление человеческим капиталом на основе бережливых инноваций. Естественно-гуманитарные исследования №26(4), 2019, С. 142 – 147.
6. Цзюй Ин. Международные транспортные коридоры ЕАЭС -КНР: формирование, развитие и вызовы //Наука и инновации. 2020. №11. С. 47-53. <https://doi.org/10.29235/1818-9857-2020-11-47-53> (дата обращения 10.01 2023)
7. Гаврилов А. И., Дробинин А.А. Формирование эффективного механизма управления сферой транспортных услуг региона. Н.Новгород. Монография: Издательский дом «Диалог Культур». 2017. 284 с.
8. Анализ торгового оборота КНР и России. Электронное периодическое издание РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЙ ПОРТАЛ («RUSCHINA»). Бюллетень CIS: ECONOMICS & FOREIGN TRADE (СНГ: Экономика и внешняя торговля). № 11. 2022.г. <https://findsmi.ru/12833>. С. 24-25. (дата обращения 10.01.2024)
9. Мировые запасы новой стратегической энергетики. <https://kolgota.ru/tpost/zk4erly2y1-redkozemelnie-elementi-gde-sosredotochen>. 2022г. С. 14-18. (дата обращения 09.01 2024)

10. Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов: Аналитический доклад // Департамент транспорта и инфраструктуры. - М., 2019. С.16
11. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. - СПб., 2018. С.18
12. A Caspian Canal? Not So Fast. Written by Andrew KORYBKO on 11/04/2016. Источник: <http://orientalreview.org/2016/04/11/a-caspian-canal-not-so-fast/>. (дата обращения 18.02.2023)
13. А.И. Гаврилов, И.И. Стрельцов, У. Сяньюй . Модернизация транспортной системы в азиатско- секторе как основа безопасности глобальной экономической реструктуризации ... Научные проблемы водного транспорта: N 75( 2), 2023. С.156.
14. Глазьев С. Обеспечение экономической безопасности страны. \Российский экономический журнал.1997. №1,2. С.4-12.
15. Развиваются трансконтинентальные коридоры между странами БРИКС и ЕАЭ. [Chttps://www.ritmeurasia.ru/news--2023-09-21--razvivajutsja-transkontinentalnye-koridory-mezhdu-stranami-briks-i-eaes-68782](https://www.ritmeurasia.ru/news--2023-09-21--razvivajutsja-transkontinentalnye-koridory-mezhdu-stranami-briks-i-eaes-68782) (Дата обращения 20.01.2024).
16. Развиваются трансконтинентальные коридоры между странами БРИКС и ЕАЭС.// <https://www.ritmeurasia.ru/news--2023-09-21--razvivajutsja-transkontinentalnye-koridory-mezhdu-stranami-briks-i-eaes-68782> (Дата обращения 25.01.2024)
17. Стратегия и проблемы устойчивого развития России в XXI веке: опыт ред.колл. А.Г. Гранберг и др. М.: Экономика, 2002. 285 с.
18. Между Азией и Европой проложат новый транспортный коридор.// <https://cabar.asia/ru/initsiativy-royas-i-put-i-globalnye-vorota-perspektivy-i-vozmozhnosti-dlya-stran-tsentralnoj-azii> (дата обращения 08.01.2024).
19. Инициативы «Пояс и Путь» и «Глобальные Ворота»: Перспективы и возможности для стран Центральной Азии. // <https://cabar.asia/ru/initsiativy-royas-i-put-i-globalnye-vorota-perspektivy-i-vozmozhnosti-dlya-stran-tsentralnoj-azii> (дата обращения 07.01.2024)

#### References

1. Gavrilov A.I. Regional economics and management (textbook). N. Novgorod: Publishing House of the National Research University of the Russian Academy of Sciences, 2014. – 572s.
2. Avdakov I. Yu. Eurasia Transport Corridors: Threats and Prospects. Transport of Oriental countries // Moscow, 2022, pp. 1-369].
3. Prospects for the development of the Asia-Europe corridor 2023 \\  
<https://index1520.com/analytics/perspektivy-razvitiya-koridora-aziya-evropa-2023/> / (accessed 02/01/2024)
4. Management of socio-economic development of Russia: concepts, models, mechanisms\hands. author. col. D.S. Lvov, A.G.Porshnev. M.Ekonomika.2002. p. 285
5. M.A. Miroshnichenko, A.V. Kovtun, K.A. Kuznetsova. Quality management and human capital management based on lean innovations. Natural Sciences and Humanities Research No.26(4), 2019, pp. 142 - 147.
6. Ju Ying. International transport corridors of the EAEU –China: formation, development and challenges //Science and innovation. 2020. No.11. pp. 47-53. <https://doi.org/10.29235/1818-9857-2020-11-47-53> (Accessed 10.01 2023)
7. Gavrilov A. I., Drobinin A.A. Formation of an effective mechanism for managing the sphere of transport services in the region. N.Novgorod. Monograph: Publishing house "Dialogue of Cultures" 2017. 284 p.
8. Analysis of the trade turnover of China and Russia. Electronic periodical RUSSIAN-CHINESE PORTAL" (RUSCHINA). CIS Bulletin: ECONOMICS & FOREIGN TRADE (CIS: Economy and Foreign Trade). No. 11. 2022.g. <https://findsmi.ru/12833> . Pp. 24-30. (accessed 10.01.2024)
9. Global reserves of new strategic energy <https://kolgota.r> Electronic periodical RUSSIAN-CHINESE PORTAL (RUSCHINA) Bulletin CIS: ECONOMICS & FOREIGN TRADE (CIS: Economy and Foreign Trade). // <https://findsmi.ru/12833> (Accessed 10.01.2024)
10. Analysis of existing international transport corridors passing through the territories of the Member States: Analytical report // Department of Transport and Infrastructure. - М., 2019. p.16

11. 11 Silk Road transport corridors: the potential for growth of cargo flows through the EAEU. - St. Petersburg, 2018. p.18
12. A Caspian Canal? Not So Fast. Written by Andrew KORYBKO on 11/04/2016. Source: <http://orientalreview.org/2016/04/11/a-caspian-canal-not-so-fast/>. (Accessed 02.18.2023)
13. A.I. Gavrilov, I.I. Streltsov, U. Xiangyu . Modernization of the transport system in the Asian-Russian sector as a basis for the security of global economic restructuring... Scientific problems of water transport: N 75(2), 2023. p.156.
14. 14.Glazyev .S. ensuring the economic security of the country. \ The Russian Economic Journal.1997. No.1,2. p.4-12
15. Transcontinental corridors between the BRICS and EAE countries are developing. <https://www.ritmeurasia.ru/news--2023-09-21--razvivajutsja-transkontinentalnye-koridory-mezhdu-stranami-briks-i-eaes-68782>. (Accessed 20.01.2024)
16. Transcontinental corridors between the BRICS and EAE countries are developing. <https://www.ritmeurasia.ru/news--2023-09-21--razvivajutsja-transkontinentalnye-koridory-mezhdu-stranami-briks-i-eaes-68782>. (Accessed 25.01.2024)
17. Strategy and problems of sustainable development of Russia in the XXI century : the experience of ed. Col. A.G. Granberg et al. M.: Economics, 2002. 285 p.
18. A new transport corridor will be laid between Asia and Europe. <https://cabar.asia/ru/initsiativy-poyas-i-put-i-globalnye-vorota-perspektivy-i-vozmozhnosti-dlya-stran-tsentralnoj-azii>. (Accessed 01.8.2024).
19. Belt and Road and Global Gateway Initiatives: prospects and opportunities for the Central Asian countries. <https://cabar.asia/ru/initsiativy-poyas-i-put-i-globalnye-vorota-perspektivy-i-vozmozhnosti-dlya-stran-tsentralnoj-azii>. (Accessed 07.01.2024)

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Гаврилов Александр Иванович**, д-р экономических наук, академик РАН, Советник Минобрнауки РФ, профессор кафедры государственного управления и менеджмента, Нижегородский институт управления Российской академии государственной службы при Президенте РФ Нижний Новгород, Российская Федерация. Пр. Гагарина 46. к. 204. [Gai53@list.ru](mailto:Gai53@list.ru)

**У Сяньюй** соискатель кафедры экономики и менеджмента, Волжский государственный университет водного транспорта. Преподаватель Чжоукоуского педагогического института, г. Чжоукоу Китайская народная республика. [Wuyitong2012@yandex.ru](mailto:Wuyitong2012@yandex.ru)

**Чжан Чжэнь** соискатель кафедры экономики и менеджмента, Волжский государственный университет водного транспорта. Преподаватель Чжоукоуского педагогического института. г. Чжоукоу Китайская народная республика. [Zhangzhen91123@vip.qq.com](mailto:Zhangzhen91123@vip.qq.com)

**Alexander I. Gavrilov**, Doctor of Economics, Professor of the Department of Public Administration and Management of the Nizhny Novgorod Institute of Management of the Russian Academy of Public Administration under the President of the Russian Federation, Academician of the Russian Academy of Natural Sciences, Counselor of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation, [Gai53@list.ru](mailto:Gai53@list.ru)

**Wu Xiangyu**, Competitor of the Department of Economics and Management, Volga State University of Water Transport. Lecturer at Zhoukou Normal University, Zhoukou, People's Republic of China. [Wuyitong2012@yandex.ru](mailto:Wuyitong2012@yandex.ru).

**Zhang Zhen**, Competitor of the Department of Economics and Management, Volga State University of Water Transport. Lecturer at Zhoukou Normal University Zhoukou, People's Republic of China. [Zhangzhen91123@vip.qq.com](mailto:Zhangzhen91123@vip.qq.com)

Статья поступила в редакцию 07.02.2023; опубликована онлайн 20.03.2024.  
Received 07.02.2023; published online 20.03.2024