

УДК 338

¹М.А. Дроздова, ¹В.Е. Бровкин, ¹Е.А. Роцектаева, ²Е.А. Фурсова

¹ Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Санкт-Петербург, email: drozdova@pgups.ru

² Военно-медицинская академия, Санкт-Петербург, email: fursovaelena@rambler.ru

УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В РОССИИ: ТРАДИЦИИ И ИННОВАЦИИ

Ключевые слова: международные транспортные коридоры (МТК), Транссибирская магистраль (Транссиб), логистика, инновации, развитие, проект.

В статье обосновано значение международных транспортных коридоров (МТК) для мировой торговли и экономического сотрудничества в условиях глобализации, в том числе, с учетом возросшей роли регионов Дальнего Востока и стран Азии. Вместе с тем учтена важность и необходимость развития страны в целях обеспечения экономической безопасности и достижения технологического суверенитета, непосредственно, в транспортно-логистической сфере. В этой связи рассмотрены перспективы, возможности и результаты внедрения инновационных технологий и передовых методов управленческих решений на примере одного из старейших и крупнейших железнодорожных маршрутов в мире – Транссибирской магистрали (Транссиб) и проектов новой логистической цепи, которая соединит центральную Азию с Россией и другими странами Восточной Азии.

¹М.А. Drozdova, ¹V.E. Brovkin, ¹E.A. Roschektaeva, ²E.A. Fursova

¹ Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University, Saint Petersburg, email: drozdova@pgups.ru

² Military Medical Academy, Saint Petersburg, email: fursovaelena@rambler.ru

DEVELOPMENT MANAGEMENT OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS IN RUSSIA: TRADITIONS AND INNOVATIONS

Keywords: international transport corridors (ITC), Trans-Siberian Railway (Trans-Siberian), logistics, innovation, development, project.

The article substantiates the importance of international transport corridors (ITC) for world trade and economic cooperation in the context of globalization, including taking into account the increased role of the regions of the Far East and Asian countries. At the same time, the importance and necessity of the country's development in order to ensure economic security and achieve technological sovereignty directly in the transport and logistics sector is taken into account. In this regard, the prospects, opportunities and results of introducing innovative technologies and advanced methods of management decisions are considered using the example of one of the oldest and largest railway routes in the world – the Trans-Siberian Railway (Trans-Siberian) and the Golden Gap project – a new logistics chain that will connect Central Asia with Russia and other East Asian countries.

В условиях глобализации международные транспортные коридоры (МТК) приобретают особое значение для мировой торговли и экономического сотрудничества. Современная логистика требует эффективных, надежных и быстрых путей транспортировки грузов, и поэтому внимание к управлению развития таких проектов, как Транссибирская магистраль, неизменно растет. Эти маршруты соединяют Восток и Запад, обеспечивая альтернативные возможности для перемещения товаров и укрепления торговых связей.

Транссибирская магистраль, будучи одним из старейших и крупнейших

железнодорожных маршрутов в мире, занимает важное место среди МТК, играя важную роль в соединении Европы и Азии. В последние годы этот маршрут активно обновляется с использованием цифровых и автоматизированных технологий, что помогает значительно сократить время и улучшить качество перевозок. Проект «Золотая щель», в свою очередь, представляет собой новую инициативу, направленную на создание прямого торгового коридора через Центральную Азию, что позволит дополнить уже существующие маршруты.

Цель исследования

Целью данной статьи является рассмотрение перспектив, возможностей и результатов внедрения инновационных технологий и передовых методов управленческих решений в международные транспортные коридоры, такие как Транссибирская магистраль, включая новые инфраструктурные проекты и маршруты, которые способствуют улучшению логистических процессов, сокращению времени в пути и повышению экономической эффективности управления цепями поставок на всех этапах и транспортно-логистической инфраструктуры в целом.

Материал и методы исследования

Международные транспортные коридоры (МТК) представляют собой организованные логистические маршруты, которые соединяют разные регионы мира для ускоренной и оптимизированной доставки товаров и услуг. Эти маршруты играют ключевую роль в глобальной экономике, поддерживая динамичное развитие торговли и обеспечивая непрерывное передвижение товаров между странами. Их важность особенно высока в условиях глобализации, где структурированное перемещение товаров определяет стабильность и устойчивость мировой экономики.

Помимо экономической роли, международные коридоры выполняют значимую стратегическую функцию. Они не только сокращают время транспортировки, но и создают дополнительные рабочие места, позволяют стимулировать развитие инфраструктуры и укрепляют торговые отношения между странами. Среди наиболее значимых транспортных коридоров можно выделить такие маршруты, как Транссибирская магистраль, которая соединяет европейскую часть России с Дальним Востоком и предоставляет альтернативный путь между Европой и Азией, а также проект «Золотая щель» – новый, перспективный маршрут через Центральную Азию, который откроет дополнительные возможности для глобальных поставок.

В исследовании использована методология стратегического, макроэкономического и логистического анализа, методы сбора и компиляции информации, сравнения данных, синтеза, а так-

же формулирования непротиворечивых выводов на их основе. В научной части и в практической значимости работа опирается на аналитическое рассмотрение мнений экспертов – представителей бизнес-сообщества, деятелей образования и науки [1-7], в том числе, на результаты собственных исследований экономических и правовых аспектов и направлений развития отечественной и международной транспортно-логистической системы с учетом цифровой трансформации экономики и актуальной геополитической повестки, а также на информацию из открытых источников [8-11].

Результаты исследования и их обсуждение

Транссибирская магистраль и «Золотая щель» представляют собой не просто логистические пути, но и мощные механизмы для интеграции инноваций в международные транспортные процессы. Технологические решения, внедряемые на этих маршрутах, направлены на создание интеллектуальных систем управления, оптимизацию процессов и повышение безопасности, что делает их значимыми частями современной мировой инфраструктуры.

Транссибирская магистраль – один из самых упоминаемых маршрутов который был создан для соединения европейской и восточной части России. Он соединяет европейскую часть-Урал-Сибирь-Дальний Восток.

На данный момент транссибирская магистраль является ключевой точкой в логистике с точки зрения скорости и безопасности перевозок.

Инновации в технологиях (рис. 1) позволили улучшить Транссибирскую магистраль во многих важных аспектах экономики и управления:

Как видно из рисунка 1, традиционные методы управления старейшей магистралью успешно сочетаются с внедрением самых передовых инноваций цифровой экономики. Среди них – ставшие уже привычными и популярными (а во многих логистических экосистемах обязательными) технологии отслеживания и навигации, а также новые управленческие подходы в транспортной логистике с использованием облачных решений и концепции IoT (Internet of Things – интернет вещей) (рис. 2).

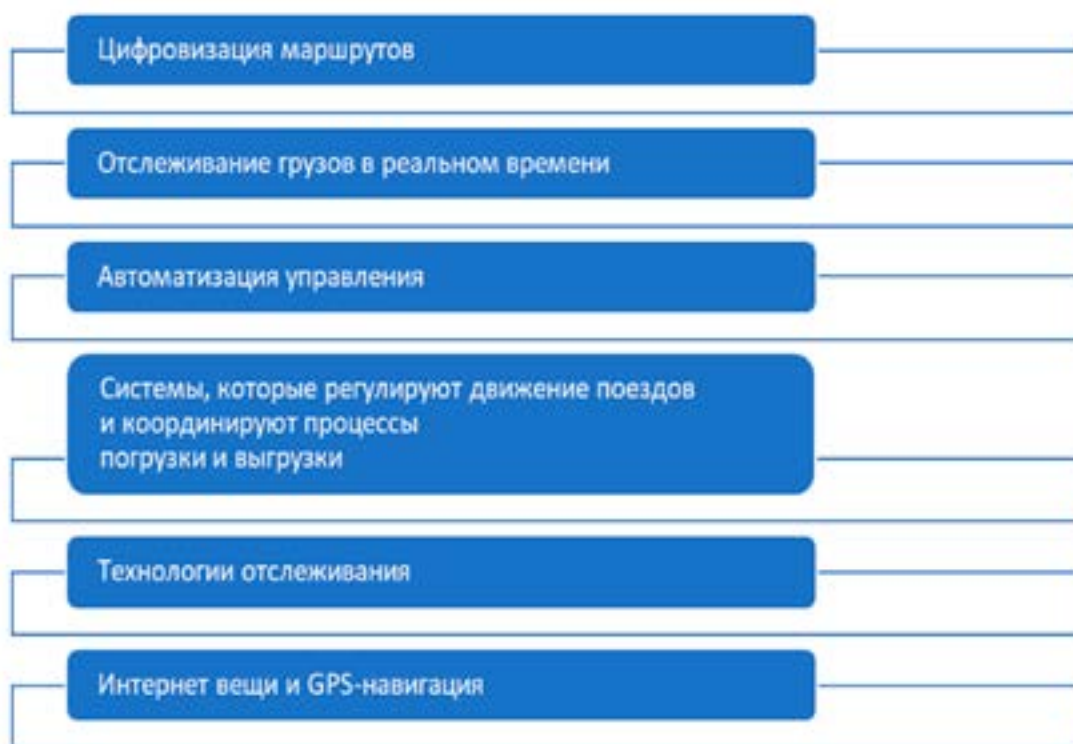


Рис. 1. Инновации в развитии Транссибирской магистрали



Рис. 2. Прогрессивные цифровые технологии в транспортной логистике

С учётом перспектив развития и всех открывающихся возможностей сотрудничества в управлении международными цепями поставок для заграничных перевозок Транссибирская магистраль наиболее привлекательна, так как она быстрее, чем альтернативные каналы, например, морские перевозки и при этом

менее затратна, чем, к примеру, автоперевозки для тех же объемов поставки.

Разработка проекта «Золотая щель» является инновационной идеей, так как она направлена на создание новой логистической цепи, которая соединит центральную Азию с Россией и другими странами Восточной Азии.



Рис. 3. Ожидаемый эффект от реализации проекта «Золотая щель»



Рис. 4. Преимущества и общий эффект МТК

Основной целью этого логистического маршрута является высокая скорость грузоперевозок. Ожидаемый эффект от реализации проекта включает несколько важных аспектов управления цепями поставок (рис. 3).

Главное преимущество «Золотой щели» – использование всех инноваций, полученных за последние годы на дороге.

Одной из инноваций является умная система контроля груза, схожая с системой, которая используется для грузовиков (система CRM).

Это улучшает такие важные аспекты управления:

- уровень сохранности перевозок;
- обеспечивает моментальную видимость местонахождения груза как для логистов, которые его отслеживают, так и для заказчика.

В проект планируется внедрить роботизированные механизмы для разгрузки и погрузки груза. В портах организуют автономную работу без участия операторов, что позволит сократить нагрузку на людской ресурс. Также данная система забо-

ится об экологии (внедрение в управление элементов концепции зеленой логистики) внутри и за пределами транспортно-логистического контура.

Проект «Золотая щель» способствует улучшению транспортных маршрутов и открывает новые возможности для ведения бизнеса посредством улучшения управлением цепями поставок.

Преимущества инноваций для МТК и экономический эффект

Внедрение новых маршрутов приносит большую выгоду как для национальной экономики нашего государства в целом, так и для бизнеса (частных интересов предпринимательских структур). Такие маршруты позволяют уменьшить затраты на перевозку и повысить сохранность груза, что несет за собой дополнительную прибыль и доверие потребителей. В общем виде преимущества и эффект МТК можно представить следующим образом в виде трех основных траекторий (рис. 4).

МКТ и БРИКС

Значительный интерес представляет исследование управления развитием МКТ с учетом возросшей роли регионов Дальнего Востока и стран Азии в контексте перспектив расширения сотрудничества в формате БРИКС. В этой связи повышение объема взаимных поставок с дружественными странами БРИКС, по сути, является одним из стратегических приоритетов развития социально-экономического комплекса, в который входит Сибирь, дальневосточные регионы и Арктика. На это направлены ключевые инфраструктурные проекты – развитие Северного морского пути, транспортного коридора Север-Юг и новой сквозной артерии – Центральноазиатского транспортного коридора, которая свяжет регионы с огромными ресурсами добывающих и обрабатывающих предприятий, а также потребительские рынки Китая.

Сейчас основную нагрузку в грузопотоках, направленных в Китай, принимает на себя Восточный полигон РЖД, соединяющий в общей сложности 14 регионов (включает управление Дальневосточной, Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской железных дорог). Однако ресурса проходимости грузопотоков, заложенного в однопутном мостовом пере-

ходе Транссиба на территории Красноярска, уже не хватает в связи с постоянным ростом объема поставок. Поэтому появилась идея разгрузить Восточный полигон и пустить южнее Транссиба дополнительный транспортный путь, который пройдет через Монголию в западные регионы Китая и возможно, в перспективе, продолжит свое движение по территории других стран. Строительство Центральноазиатского транспортного коридора можно оценить как важный шаг в процессе интеграции логистических систем и маршрутов, который связан с необходимостью создать условия для переориентации транспортно-грузовых потоков с запада на восток. Этот транспортный коридор может стать самым коротким путем от Транссибирской железнодорожной магистрали до экономически развитых районов Западного Китая. Предполагаемый маршрут предположительно возьмет свое начало на территории Красноярского края и через Монголию пойдет в южном направлении до КНР.

О детальной трассировке, разумеется, говорить пока рано, однако идею уже сейчас поддержало руководство страны (на уровне Президент и Минтранс), включив в повестку изучения флагманских региональных инфраструктурных проектов, предстоит экспертное рассмотрение нюансов строительства [11].

Надо отметить, что идея продления Транссиба до Китая по различным траекториям не нова. Обсуждение и планирование велось еще в начале 1990-х, но не удавалось реализовать на практике по ряду объективных экономических и политических причин.

Однако в 2022 году, в условиях перестройки логистических цепей, тема снова стала актуальной. В январе 2023 года, власти Забайкальского края объявили, что вопрос о строительстве новой железной дороги в Китай через Приаргунск был решен, осталось только согласовать условия и подготовить необходимую документацию. За прошедшие полтора года была проведена определенная работа в этом направлении: в настоящее время в рамках проекта уже ведется работа по согласованию документов, вскоре, как ожидается, Москва и Пекин проведут совместные консультации с потенциальными инвесторами для обсуждения деталей проекта,

включая финансирование, планируется начать строительство в ближайшее время. Инициаторы проекта надеются подписать основное соглашение на международном уровне в следующем году, после чего начнутся работы по обе стороны границы, а завершение работ по строительству новой нового участка МКТ планируется завершить уже к 2027 году.

Реализация таких проектов имеет большое значение также для регионов. Создание нового транспортного маршрута не только существенно разгрузит Транссибирскую магистраль, но и предполагает увеличение оборота товаров между Россией и Китаем, развитие экономического сотрудничества между странами. Вместе с тем стоит задача расширения пунктов пропуска на границе между Россией и Китаем (остается одним из ключевых приоритетов). Запланированное создание КПП «Приаргунск-Хайлар» сможет способствовать развитию малого и среднего бизнеса, особенно в приграничных районах. Местные предприниматели получают шанс расширить свои рынки сбыта, что приведет к росту производства и созданию новых рабочих мест. Улучшение транспортной связи с Китаем стимулирует экономическое сотрудничество и может привлечь туристов, что будет способствовать развитию региона. Реализация проекта строительства новой железной дороги в Китай через Приаргунск позволит существенно укрепить экономическое сотрудничество между Россией и Китаем, создать благоприятные условия для предпринимателей и способствовать развитию региона в целом.

Транссибирская магистраль может побить свой собственный рекорд протяженности, если будет реализован проект «Транссиб-Корея», разработанный еще около двадцати лет назад российским Министерством путей сообщения, который в наши дни может быть осуществлен в той или иной вариации. По тому проекту планировалось связать в единую сеть железные дороги Южной и Северной Кореи и российского Приморья. Реализация проекта позволила бы провести непрерывную железнодорожную трассу от Сеула до Бреста, включая обновление старых веток, строительство и реконструкция мостов, тоннелей и станций. Как известно, политику Северной и Южной Кореи

сложно назвать дружественной, в разные периоды истории страны демонстрировали практически полный разрыв дипломатических и экономических межгосударственных связей. Однако в сентябре 2018 года наблюдался процесс потепления отношений между двумя Кореями, лидеры стран на межкорейском саммите в Пхеньяне, договорились о том, что страны начнут осуществлять совместные работы по соединению транспортных артерий двух государств. Корейцы планировали начать соединение железных и автомобильных дорог. А Южная Корея заявила о необходимости объединения железных дорог Корейского полуострова с российским Транссибом, поскольку отношения Сеула и Пхеньяна заметно улучшились и риски, связанные с этим проектом, снизились. Но уже в октябре 2024 года имела место новая эскалация конфликта – КНДР официально признала Южную Корею вражеским государством, произошел полный разрыв автомобильного и железнодорожного сообщения Северной Кореи с Южной Кореей (были взорваны дороги, связывавшие две страны).

Если этот план все-таки когда-либо реализуется, то появится возможность доехать на поезде из Сеула до Москвы или Санкт-Петербурга, что, в свою очередь, даст новый импульс для развития российско-корейских деловых отношений – корейские компании смогут более эффективно выходить на российский рынок, а предприятия из России на корейский. В любом случае экономические отношения стран улучшатся, поскольку бизнес увидит все преимущества подобного сотрудничества.

Выводы

Подытоживая приведенные результаты исследования (в контексте обоснованности его научной и практической значимости), можно еще раз подчеркнуть важность и необходимость развития страны в целях обеспечения экономической безопасности и достижения технологического суверенитета непосредственно в транспортно-логистической сфере. В этой связи следует отметить, что российский Президент дал поручение включить в инфраструктурный план расширение БАМа и Транссиба. Россия к этим проектам может подключить Японию, компании которой планируется привлечь к эксплуатации Транссиба.

В итоге проведенного исследования можно констатировать, что применение инноваций на новых логистических маршрутах позволяет им наравне конкурировать с зарубежными маршрутами на рынке транспортно-логистических услуг, привлекать больше инвестиций со стороны заинтересованных в реализации инфраструктурных проектов и межгосударственном сотрудничестве сторон (государств и представителей бизнеса).

Развитие МТК влечет рост малого, среднего и крупного бизнеса, так как экономические субъекты смогут полноценно и планомерно развиваться за пределами своей области, что, в свою очередь, принесет большую материальную выгоду и стратегическую пользу для государства.

Строительство новых МКТ можно оценить как важный шаг в процессе интеграции логистических систем и маршрутов, который связан с необходимостью создать условия для переориентации транспортно-грузовых потоков с запада на восток. В частности, развитие транспортного сообщения с Китаем позволит обеспечить бесперебойные поставки товаров. Инициатива о строительстве

новой железнодорожной линии дает возможность увеличить поставки грузов и товаров, а также разнообразить импортно-экспортные операции между странами.

В заключение можно отметить, что данные маршруты становятся основополагающей базой новых решений в логистических маршрутах, повышают автоматизацию, оптимизируют инфраструктуру и управление цепями поставок, что влечет за собой выход страны на новый уровень перевозок и в перспективе это станет важным шагом к созданию глобальной транспортной сети, которая укрепит торговые и экономические связи РФ.

Охарактеризованные в исследовании проекты являются примерами того, как инновации могут улучшить международную логистику, создавая новые возможности для бизнеса и демонстрируя прогрессивные управленческие решения по достижению экономической безопасности, технологического суверенитета транспортно-логистической сферы в условиях цифровизации экономики и с учетом геополитических траекторий её развития.

Библиографический список

1. Анализ и прогнозирование систем управления в промышленности, на транспорте и в логистике, Санкт-Петербург, 23–25 апреля 2024 года. Санкт-Петербург: ООО «Медиапапир», 2024. 434 с.
2. Андреев С.И. Теоретико-методологические основы современной концепции воспитания и обучения студентов // Переломные моменты истории: люди, события, исследования / Под ред. С.И. Бугашева, Ю.В. Ватолиной, А.С. Минина. Том 1. СПб.: СПбГУПТД, 2022. С. 4-8.
3. Воронов А.А., Фурсова Е.А. Формирование, функционирование и развитие международного рынка транспортно-логистических услуг. СПб.: ПГУПС, 2024. 66 с.
4. Давыдова О.А., Лазарева Н.А., Фурсова Е.А. Цифровая среда экономики транспорта: от смарт-контрактов до беспилотных логистических коридоров // Финансовая экономика. 2022. № 4. С. 105-109.
5. Кравченко Л.А., Троян И.А., Горячих М.В. Цифровые решения в государственном управлении: тренды, возможности и ограничения // Информационное общество. 2023. № 2. С. 54-68. DOI: 10.52605/16059921_2023_02_54.
6. Земенцкий Ю.В., Жутяева С.А., Кунин В.А., Кордович В.И. и др. Особенности управления финансами в условиях развития цифровой экономики. СПб.: СПбУТУиЭ, 2018. 252 с.
7. Покровская О.Д. Ответы российской логистической системы на вызовы западных санкций: обход или нивелирование? // Бюллетень результатов научных исследований. – 2022. № 4. С. 48-73. DOI: 10.20295/2223-9987-2022-4-48-73.
8. Web-Энциклопедия – проект «Транссибирская магистраль». [Электронный ресурс]. URL: <https://transsib.ru/> (дата обращения: 02.11.2024).
9. Официальный сайт ОАО «РЖД». [Электронный ресурс]. URL: <https://rzd.ru/> (дата обращения: 02.11.2024).
10. Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс). [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/> (дата обращения: 02.11.2024).
11. Официальный сайт информационного агентства ТАСС. [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18629397> (дата обращения: 05.11.2024).