

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК: 330.341.2; 339.944.2; 339.565
JEL: L91, L92

«Шёлковый путь здоровья» – инновационно-инфраструктурная основа постпандемийного восстановления мировой экономики

К.Х. Зоидов, к.ф.-м.н., доцент

<https://orcid.org/0000-0002-8474-0895>; SPIN-код (РИНЦ): 2293-9802

Scopus author ID: 57190430349

e-mail: kobiljonz@mail.ru

А.А. Медков, к.э.н.

<https://orcid.org/0000-0002-9597-9092>; SPIN-код (РИНЦ): 6481-1251

Scopus author ID: 57190430569

e-mail: medkov71@mail.ru

Для цитирования

Зоидов К.Х., Медков А.А. «Шёлковый путь здоровья» – инновационно-инфраструктурная основа постпандемийного восстановления мировой экономики // Проблемы рыночной экономики. – 2021. – № 3. – С. 179-195.

DOI: [//doi.org/10.33051/2500-2325-2021-3-179-195](https://doi.org/10.33051/2500-2325-2021-3-179-195)

Аннотация

Исследование направлено на анализ содержания и основных направлений формирования транзитной экономики здоровья на примере китайской Инициативы «Пояс и путь» (ПиП) и её важнейшей составляющей – «Шёлкового пути здоровья» (ШПЗ), а также мероприятий китайских властей по борьбе с распространением пандемии коронавируса COVID-19. **Цель.** Выявить и проанализировать внутренние противоречия Инициативы ПиП, которые ярко показала пандемия, выработать предложения по взаимной увязке различных направлений китайского проекта применительно к становлению транзитной экономики в России. **Задачи.** Описание содержания и основных направлений ШПЗ; анализ мероприятий по борьбе с распространением пандемии, проводимых властями Китайской Народной Республики (КНР), её провинций, а также Россией и др. государствами, вовлечёнными в проект ПиП, в разрезе видов транспорта и транспортно-коммуникационной системы в целом, в виде ограничений экспортно-импортных и транзитных грузо- и пассажиропотоков, затруднения пересечения границ, заходов судов в морские порты и смены экипажей; анализ влияния пандемии и мероприятий по борьбе с ней на развитие транзитной экономики. **Методология.** В исследовании использованы методы миросистемного анализа, эволюционно-институциональной теории, экономико-математического моделирования, экспертных и аналитических оценок. **Результаты.** Показано, что пандемия выявила актуальность и важное значение становления и развития транзитной экономики здоровья как ключевого направления постковидного восстановления мирового хозяйства и российской народнохозяйственной системы. Определено, что переориентация грузопотоков на железнодорожный транспорт особенно явственно проявилась в сфере перевозок, которые до пандемии осуществлялись воздушным транспортом, т.е. в сегменте дорогостоящих грузов, для которых важно сокращение сроков доставки. Указано, что важным противоэпидемиологическим мероприятием является рост и пропуск контейнеризированных грузов. Подчёркнуто, что высокая степень неопределённости с санитарными нормами в Китае создаёт нервность на рынке экспортных и транзитных перевозок грузов. Намечены основные

направления формирования ШПЗ в России. **Выводы.** Пандемия усилила понимание критической важности цифровой связи для повышения адаптивных возможностей глобального сообщества и мировой экономики к современным вызовам. Из всех составляющих ПиП приоритетные значения должны иметь противопандемийные направления Инициативы, а именно: ШПЗ, Цифровой Шёлковый путь (ЦПШ) и Зелёный Шёлковый путь (ЗПШ). Россия должна активно продвигать собственные инициативы и проекты развития транзитной экономики здоровья.

Ключевые слова: пандемия коронавируса COVID-19, мировая экономика, эволюционно-институциональная теория, «Пояс и путь», «Шёлковый путь здоровья», транзитная экономика, трансграничные грузопотоки, организационно-институциональные ограничения, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, морской транспорт, воздушный транспорт, экономико-математическое моделирование, высокотехнологическая трансформация

Статья подготовлена в рамках государственного задания ИПР РАН, тема НИР «Моделирование процессов обеспечения устойчивого и сбалансированного социально-экономического и пространственного развития России и стран ближнего зарубежья в целях формирования Большого евразийского партнерства».

«Silk Road of Health» – an innovative and infrastructural basis for the post-pandemic recovery of the world economy

Kobiljon Kh. Zoidov, Cand. of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor
<https://orcid.org/0000-0002-8474-0895>; SPIN-code (RSCI): 2293-9802
Scopus author ID: 57190430349
e-mail: kobiljonz@mail.ru

Alexey A. Medkov, Cand. of Sci. (Econ.)
<https://orcid.org/0000-0002-9597-9092>; SPIN-code (RSCI): 6481-1251
Scopus author ID: 57190430569
e-mail: medkov71@mail.ru

For citation

Zoidov K.Kh., Medkov A.A. «Silk Road of Health» – an innovative and infrastructural basis for the post-pandemic recovery of the world economy // Market economy problems. – 2021. – No. 3. – Pp. 179-195 (In Russian).

DOI: //doi.org/10.33051/2500-2325-2021-3-179-195

Abstract

The study is aimed at analyzing the content and main directions of the formation of the transit health economy on the example of the Chinese Belt and Road Initiative (B&R) and its most important component – the Silk Road of Health (SRH), as well as the measures of the Chinese authorities to combat the spread of the COVID-19 coronavirus pandemic. **Goal.** To identify and analyze the internal contradictions of the B&R Initiative, which the pandemic has clearly shown, to develop proposals for the mutual linking of the various directions of the Chinese project in relation to the development of the transit economy in Russia. **Tasks.** Description of the content and main directions of the SRH; analysis of measures to combat the spread of the pandemic carried out by the authorities of the People's Republic of China (PRC), its provinces, as well as Russia, other states involved in the B&R project, in the context of modes of transport and the transport and communication system as a whole in the form of restrictions on export-import and transit cargo and passenger flows, difficulties in crossing borders, ship calls at seaports and crew

changes; analysis of the impact of the pandemic and measures to combat it on the development of the transit economy. **Methodology.** The research uses the methods of world system analysis, evolutionary and institutional theory, economic and mathematical modeling, expert and analytical assessments. **Results.** It is shown that the pandemic has revealed the relevance and importance of the formation and development of the transit economy of health as a key direction of the post-crisis recovery of the world economy and the Russian national economic system. It was determined that the reorientation of cargo flows to rail transport was particularly evident in the field of transportation, which before the pandemic was carried out by air, i.e., in the segment of expensive goods, for which it is important to reduce the delivery time. It is indicated that an important anti-epidemic measure is the growth and passage of containerized cargo. It was emphasized that the high degree of uncertainty with sanitary standards in China creates nervousness in the market of export and transit cargo transportation. The main directions of the formation of SRH in Russia are outlined. **Conclusions.** The pandemic has increased awareness of the critical importance of digital connectivity to enhance the adaptive capacity of the global community and the global economy to meet today's challenges. Of all the components of the B&R, the anti-pandemic areas of the Initiative, namely, the SRH, the Digital Silk Road (DSR) and the Green Silk Road (GSR), should have priority. Russia should actively promote its own initiatives and projects for the development of the transit economy of health.

Keywords: *COVID-19 pandemic, world economy, evolutionary and institutional theory, «Belt and Road», «Silk Road of Health», transit economy, cross-border cargo flows, organizational and institutional constraints, railway transport, road transport, sea transport, air transport, economic and mathematical modeling, high-tech transformation*

The article was prepared in the framework of the state task of the MEI RAS, the theme of research «Modeling the processes of ensuring sustainable and balanced socio-economic and spatial development of Russia and neighboring countries in order to form a Large Eurasian Partnership».

Введение

Глобальный экономический кризис, усугублённый вспышкой пандемии коронавируса COVID-19 (далее – пандемия) и мероприятиями по борьбе с ней, привёл как к задержкам реализации некоторых инфраструктурно-интеграционных проектов в мировом хозяйстве (Клейнер, 2021), так и к росту конкурентоспособности отдельных элементов транспортно-транзитных систем (Зоидов и Медков, 2020; Цветков, Зиядуллаев, Зоидов и Медков, 2019).

В мировом хозяйстве формируется новая нормальность, обусловленная появлением и действием внеэкономических факторов, ограничивающих возможности проведения государственной экономической политики и свободу хозяйствования национальных коммерческих структур. Выделяются следующие факторы:

1. Климатическая политика международного сообщества и крупных интеграционных образований, прежде всего, Европейского союза (ЕС), направленная на декарбонизацию мировой экономики, борьбу с парниковым эффектом и расширение использования возобновляемых источников энергии (ВИЭ).

2. Ограничения, накладываемые объективными процессами развития Индустрии 4.0: цифровизацией, автоматизацией, роботизацией производственных процессов и услуг, изменением транспортного поведения населения, развитием электронной коммерции, расширением практики создания удалённых рабочих мест, внедрением искусственного интеллекта, интернета вещей, 3D-печати и др.

3. Рост влияния транснациональных структур, действующих на принципах межгосударственно-корпоративного партнёрства и конкуренции.

4. Мероприятия по борьбе с пандемией и другими инфекционными заболеваниями среди людей и животных, проводимые на уровне государств, интеграционных образований и наднациональных структур.

Китай стремится компенсировать задержки с реализацией инфраструктурных, энергетических и промышленных проектов в рамках Инициативы «Пояс и путь» (ПиП), вызванные пандемией и нарастанием внутренних проблем, сложностями с окупаемостью возводимых объектов, закрытием границ для китайских менеджеров, специалистов и рабочих¹, глобальной экспансией в области здравоохранения путём создания «Шёлкового пути здоровья» (ШПЗ).

Историко-экономические исследования показывают, что среди товаров торговли на дальние расстояния издревле важное место занимали лекарственные препараты, снадобья, целебные травы и органы животных (в т.ч. и те, которые лишь считались полезными).

Так, в VI в. н.э. завоевательное расширение территории Арабского халифата позволило мусульманским лекарям познакомиться с новыми видами целебных трав и препаратов. Большую ценность представляли привезённые из далёких краёв средства усиления полового влечения и половой активности (афродизиаки).

С другой стороны, по торговым путям происходило распространение инфекционных заболеваний на дальние расстояния. Характерна археологическая находка, сделанная в 2016 г. учёными из Кембриджского университета (Великобритания), которые проводили раскопки древнего городища Сюаньцюаньчжи, располагавшегося на окраине пустыни Такламакан (Китай). На месте бывшей выгребной ямы – неотъемлемого атрибута зон отдыха на торговых путях – они обнаружили яйца ряда паразитов, в т.ч. печёночных сосальщиков, не обитавших в данном регионе и поблизости от него (Археологи доказали, что Шелковый путь распространял болезни, 2016).

Это открытие стало прямым доказательством большой роли Великого Шёлкового пути (ВШП) в распространении инфекционных заболеваний и их переносчиков, в т.ч. и через территорию Древней и Московской Руси по северному маршруту и Индию по южному. Прежде всего, речь идёт о таких болезнях, как бубонная чума, ящур, сибирская язва и проказа.

Как известно, большую роль в привнесении чумы в Европу в Средние века сыграли торговцы и мореплаватели из Венецианской республики. Положение усугублялось тем, что власти транзитного города-государства – узловой точки мировой торгово-транспортной системы того времени, строго регламентировали численность экипажей военно-торговых галер, которые не могли быть меньше установленного числа. Ф. Лейн отмечает: «Правительство определяло не только размеры судов, но также и их оснастку, вооружение, которое можно было на них перевозить, количество членов экипажа, соответствующее размеру судна, и массу других подробностей» (2017, с. 72).

Такие организационно-институциональные установки, обусловленные необходимостью борьбы с неприятелями и пиратами при осуществлении торговых рейсов, наличия на судах вооружённого контингента и превращения гребцов в воинов, способствовали распространению и переносу инфекционных заболеваний среди больших экипажей венецианских торговых галер.

В настоящее время глобальные и макрорегиональные инфраструктурно-интеграционные проекты, совершенствование транспортных средств и модернизация путей сообщения увеличивают подвижность населения, сокращают время грузоперевозок («смерть расстояний»), что в качестве побочного эффекта способствует распространению инфекционных заболеваний, эпидемий и пандемий.

Исследование направлено на выявление и анализ внутренних противоречий Инициативы ПиП, которые ярко показала пандемия: как глобальный инфраструктурно-интеграционный проект Инициатива направлена на укрепление контактов между странами и людьми, а, следовательно, и на облегчение распространения инфекционных заболеваний.

С другой стороны, в целях борьбы с распространением пандемии власти Китайской Народной Республики (КНР), её провинций, а также др. государств, вовлечённых в проект

¹ По некоторым данным, весной 2021 г. более 130 стран закрыли границы для въезда китайских управленцев, специалистов и рабочих. Подробнее см.: (Лебедева, 2020).

ПиП, приняли самые жёсткие меры по ограничению экспортно-импортных и транзитных грузо- и пассажиропотоков, затруднили пересечение границ, заходы судов в морские порты и смену экипажей.

В статье выдвинута гипотеза, что из всех составляющих ПиП приоритетные значения должны иметь противопандемийные направления Инициативы, а именно: Шёлковый путь здоровья (ШПЗ), Цифровой Шёлковый путь (ЦПШ) и Зелёный Шёлковый путь (ЗПШ). Россия должна активно продвигать собственные инициативы и проекты развития транзитной экономики здоровья.

1. Содержание и основные направления «Шёлкового пути здоровья» как важнейшей составляющей китайской Инициативы «Пояс и путь»

Концепция создания ШПЗ была озвучена председателем КНР Си Цзиньпином в июне 2016 г. во время выступления в Законодательной палате Олий Мажлиса Узбекистана. Построение глобального сообщества здоровья для всех стало приоритетным направлением китайской внешней политики.

В свою очередь сам ШПЗ направлен на:

1. Использование инфраструктуры ПиП для доставки средств индивидуальной защиты, тест-систем, вакцин, лекарств, аппаратов искусственной вентиляции лёгких (ИВЛ) и оказания медицинской помощи.

2. Выход и продвижение на мировом рынке произведенных в Китае вакцин от коронавируса, других лекарственных препаратов и средств китайской традиционной медицины.

3. Реализацию программы субсидирования вакцинации населения в бедных странах мира с использованием вакцин, уже применённых в Китае.

4. Совместное развитие здравоохранения Китая и других государств-участников Инициативы ПиП, а также беднейших африканских стран.

5. Расширение рынков сбыта и применение китайских диагностических аппаратов и программного обеспечения (систем тепловидения, облачных технологий моделирования распространения пандемии в региональном разрезе, генерации QR-кодов и др.) и продвижение цифровой медицины.

6. Развитие онлайн-медицины с использованием наработок таких высокотехнологичных телекоммуникационных компаний из Китая, как SOE, Huawei и Inspur, с одновременным распространением техники и технологий цифрового взаимодействия между людьми, компаниями и государственными органами.

7. Улучшение международного образа Китая, сглаживание негативного восприятия страны, как источника вспышки пандемии.

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) выступила за налаживание стратегического партнерства с Китаем в интересах бедных и подверженных эпидемиологическим угрозам стран, расположенных в зоне Инициативы ПиП с особым акцентом на Африканский континент.

Генеральный секретарь наднациональной ВОЗ Т. Гебрейесус отметил такие преимущества Китая, как развитую инфраструктуру, облегчённый доступ к лекарственным препаратам, огромные человеческие ресурсы и налаженную платформу для передовых медицинских практик и компетенций (2017).

Качественное медицинское обслуживание наряду с предоставлением образовательных услуг является важнейшим условием увеличения трудовых ресурсов, повышения качества человеческого капитала. Как отмечает Р. Алимов, «Центральной Азии нужна не новая «Большая игра», а новый «Большой подъём» в виде инвестиций в инфраструктуру, промышленность и сельское хозяйство, в науку и новые технологии, в образование и здравоохранение – в Человека» (2021, с. 237).

Практической реализацией стратегии ШПЗ в Центральной Азии стало открытие в августе 2020 г. инновационно-технологического парка в Дарвазском районе Горно-Бадахшанской автономной области Таджикистана. Этот горный район называют «золотыми воротами» Памира из-за его расположения на южном маршруте древнего ВШП.

В технопарке начал работу завод по производству масок, защитных костюмов, шлемов и очков. Мощность линии по производству масок составляет 24 тыс. шт./сут., защитных очков – около 50 тыс. шт./сут. Другим резидентом парка стало предприятие по производству антисептиков. Кроме того, в технопарке запущен цех по переработке и упаковке экологически чистого таджикского мёда, экспортные поставки которого обеспечивают потребности, в т.ч. и медицинских центров (Что производит технопарк в Дарвазе, 2020).

Производственное оборудование было поставлено на предприятия технопарка из Китая, Турции и России. Кроме того, были использованы китайские компетенции в области создания технопарков – зон опережающего технико-экономического развития. Китайский телекоммуникационный гигант Huawei обеспечил технопарк доступом к высокоскоростному Интернету по технологии 4G.

Инновационно-технологический парк в Дарвазском районе, обеспечивший работой около 1 тыс. жителей высокогорного региона, является важным элементом развития транзитной экономики Таджикистана: он расположен вблизи международного автомобильного коридора Куляб – Калай-Хумб – Хорог – Кульма, связывающего Китай, Таджикистан и другие государства Центральной, Западной и Южной Азии.

Тесная взаимосвязанность развития ШПЗ и ЦШП проявилась гораздо раньше нынешней пандемии. В 2003 г. распространение мировой эпидемии атипичной пневмонии (SARS) заставило «миллионы китайских граждан искать альтернативу личным контактам с продавцами на рынках и в торговых центрах. Идя навстречу потребителям, компания Alibaba запустила Taobao, свой первый веб-сайт электронной коммерции, ориентированный на потребителей, а вскоре после этого создала Aliplay» (Алимов, 2021, с. 88).

В настоящее время пандемия усилила понимание критической важности цифровой связи для повышения адаптивных возможностей глобального сообщества и мировой экономики к современным вызовам.

2. Основные направления влияния пандемии коронавируса COVID-19 и мероприятий по борьбе с ней на развитие транзитной экономики

Основные направления влияния пандемии и мероприятий по борьбе с ней на развитие транзитной экономики, транспортно-коммуникационную систему в целом и в разрезе видов транспорта приведены в таблице 1. Особое внимание уделено потере автотранспортными средствами (АТС) конкурентных преимуществ при осуществлении трансграничных перевозок.

Таблица 1 / Table 1

Основные направления влияния пандемии коронавируса COVID-19 и мероприятий по борьбе с ней на развитие транзитной экономики / The main directions of the impact of the COVID-19 pandemic and measures to combat it on the development of the transit economy

№	Содержание противопандемийного мероприятия	Влияние на развитие транзитной экономики
<i>Негативные</i>		
1.	Проведение политики запрещения передвижения людей или их вынужденное нахождение на текущем месте пребывания (локдаун).	Отказ и приостановка реализации новых инфраструктурно-интеграционных и транспортно-коммуникационных проектов.
2.	Требования к водителям проходить тесты на коронавирус и иметь соответствующие документы, запрет на транзитное движение по территории КНР после пересечения границы.	Существенные затруднения при пересечении АТС государственных границ.
3.	Радикальное уменьшение контактов между людьми.	Применение новых транспортно-логистических схем, снижающих конкурентные преимущества автомобильного транспорта, трудности со сменой экипажей морских

№	Содержание противопандемийного мероприятия	Влияние на развитие транзитной экономики
		судов.
4.	Требования к дезинфекции и способам перевозки грузов в подвижном составе и контейнерах.	Увеличение сроков погрузочно-разгрузочных мероприятий, времени пересечения границ.
5.	Прекращение работы ряда производств, различные сроки начала противопандемийных мероприятий, ограничения заходов судов в порты, непринятие грузов.	Разбалансировка контейнерного парка и нарушение ритмичности работы глобальных контейнерных сервисов и грузопотоков в целом.
Позитивные		
1.	Расширение международного сотрудничества в преодолении пандемии.	Активизация важной составляющей ПиП – ШПЗ, возникновение новых форм международной взаимопомощи в преодолении пандемии – «дипломатии масок».
2.	Обеспечение нуждающихся стран и развитых государств, попавших в сложное эпидемиологическое положение, средствами индивидуальной защиты и медикаментами.	Резкий рост транзитных перевозок масок, защитных костюмов и халатов, тест-систем, аппаратов ИВЛ, продвижение методик традиционной китайской медицины.
3.	Изменение транспортного поведения населения и деловой практики транспортно-логистических компаний в целях прекращения (сокращения) контактов между людьми.	Стимулирование распространения электронной торговли, безлюдных и малолюдных производственных, транспортно-логистических и складских технологий, удаленных рабочих мест и безбумажного документооборота.
4.	Изменение трансграничных транспортно-логистических схем в пользу малолюдных перевозочных технологий с эффективной системой контроля перемещаемых грузов.	Рост конкурентоспособности железнодорожного транспорта в системе евро-азиатских трансграничных и транзитных перевозок грузов.
5.	Прекращение, резкое сокращение и ограничение воздушных пассажирских сообщений.	Развитие грузовых авиакомпаний, рост рыночного спроса на инновационные специализированные воздушные суда.

3. Ограничения трансграничных перевозок автомобильным транспортом в результате мероприятий по борьбе с пандемией

В мае 2020 г. российскими властями были введены ограничения на проезд грузовых автомобилей к пропускным пунктам на границе с Китаем, а также сформирована система электронной очереди. Это была реакция на действия китайских властей: во всё время пандемии наблюдались, и наблюдаются периодически увеличивающиеся и сокращающиеся очереди на российско-китайской границе, связанные с ограничением пропуска автотранспортных средств (АТС).

Особенно драматическая ситуация складывалась на международном автомобильном пункте пропуска (МАПП) «Забайкальск (Россия) – Маньчжурия (КНР)». Ситуация с заторами на границе продолжала оставаться сложной и в мае 2021 г. Всё зависело от формируемых китайской стороной списков и решений Канцелярии иностранных дел Маньчжурии о количестве пропускаемых в сутки АТС.

Кроме того, был наложен запрет на проезд и загрузку российских грузовых АТС в глубине китайской территории, а также введены ограничения для водителей по типу виз. Зачастую возникали конфликтные ситуации, связанные с обвинениями китайской стороной в несоблюдении российскими водителями очередности въезда на МАПП.

По словам заместителя министра планирования и развития Забайкальского края С. Матвеева, «одним из вариантов решения проблемы видится использование крупными перевозчиками схемы, при которой тягач заезжает на территорию КНР с порожним прицепом и забирает свой грузовой, оставленный днем ранее. В рамках этого подхода возможно наделение специальными полномочиями какой-либо компании, оказывающей такую услугу другим предпринимателям» (Белов, 2021).

Действительно, на МАПП и прилегающей территории применяется механизм перецепки полуприцепов и прицепов в целях минимизации контактов между людьми. Разработанная транспортно-логистическая схема предусматривает заезд в первой половине дня российского большегрузного автомобиля в зону ожидания на стороне Китая, где оставлялся полуприцеп, а седельный тягач возвращался в Забайкальск. Загрузка полуприцепа осуществлялась китайской стороной, после чего во второй половине следующего дня российский тягач забирал загруженный прицеп и следовал на российскую территорию.

Даже без учёта имевшихся сбоев в работе по данной схеме, такой порядок перевозок в межгосударственном и транзитном сообщении резко сокращает конкурентные преимущества автомобильного транспорта.

Более того, работа пограничных пунктов пропуска периодически приостанавливается. Беспрепятственно могли следовать только АТС с медикаментами и плодоовощной продукцией. Другие виды грузов складировались на китайской стороне. При этом МАПП Алашанькоу (Китай) – Достык (Казахстан) продолжал работать.

Переключение грузопотоков на железнодорожный транспорт не стало в полной мере эффективным способом решения ввиду отсутствия явного выигрыша во времени, т.к.:

- заключение новых договоров и изменение логистики требует усилий;
- пропускные способности железной дороги неограничены, а мощности грузовых терминалов ограничены;
- не все виды грузов поддаются контейнеризации.

Одним из способов сокращения очередей на границе является применение транспортно-логистической схемы, при которой часть контейнерных грузов из КНР следует по железной дороге до Забайкальска, где осуществляется их перегрузка на автотранспорт.

Снижение конкурентных преимуществ автомобильного транспорта в международных транзитных перевозках грузов из-за сложностей с пересечением границ наблюдалась и наблюдается и на территории ЕС. Так, с 14 февраля 2021 г., был закрыт въезд в Германию из Чехии, Словакии и Австрии (регион Тироль).

В Германии, Чехии и части Австрии было введено требование обязательного тестирования профессиональных водителей грузовых автомобилей, следующих в транзитном сообщении, против чего резко выступил Международный дорожный союз (МСАТ), т.к. такие меры не вписываются в ранее согласованную политику образования «зелёных коридоров» и «зелёных полос».

В декабре-январе 2021 г. карантинные ограничения во Франции почти полностью парализовали движение АТС по транзитному коридору Дувр – Кале. Речь идёт о более чем 7 тыс. грузовых автомобилей в сутки, следующих по МТК «Север – Юг» (через Тироль), и почти столько же по МТК Дувр – Кале (Лазарев, 2021). Ограничения в Чехии также затрагивают направление «Восток – Запад» с ещё большей интенсивностью движения транзитных АТС.

В сфере международных автоперевозок возникает неопределённость, хаос, несмотря на то что:

- водители изолированы в кабинах АТС;
- соблюдаются все антипандемийные защитные меры;
- исключены или сведены к минимуму физические контакты между людьми при погрузочно-разгрузочных работах в начально-конечных точках транспортно-логистического процесса.

Наоборот, концентрация АТС и их водителей в очередях на пропускных пунктах ухудшает эпидемиологическую обстановку.

С 11 февраля 2021 г. были ужесточены требования к международным перевозчикам в ещё одной транзитной стране ЕС – Латвии. Теперь АТС могут приезжать или следовать транзитом

только в случае крайней необходимости, водители должны не только иметь документы об отрицательном результате теста на COVID-19, но и пройти тестирование методом полимеразной цепной реакции (ПЦР) в течение 72 ч.

Тем самым нарушается ритмичность транспортно-логистического процесса, водители должны отвлекаться на прохождение медицинских экспертиз, на что у них просто нет времени. Кроме того, прохождение тестов требует дополнительных денежных затрат, а результаты известны не в день сдачи. Ситуация значительно облегчилась, если бы была введена практика экспресс-тестирования на приграничных пропускных пунктах, когда водители проходят обследование за 15 мин., не выходя из кабины (Алешина, 2021).

Трудности в пересечении границ не позволяют международным автоперевозчикам быстро осуществлять обратную загрузку, организовывать круговые рейсы, что в свою очередь препятствует снижению тарифов на транспортировку грузов в международном (транзитном) сообщении.

Тяжёлые условия труда – длительный период нахождения за рулём, потеря бдительности, сидячее положение, отсутствие возможностей для полноценного отдыха в кабине тягача, ответственность за перевозимый груз – негативно сказываются на здоровье водителей.

Нелёгкие условия работы являются одной из причин возникновения дефицита водительских кадров в России, наряду с потерей престижности профессии на фоне предстоящей автоматизации движения, а ещё больше разговоров о ней, отсутствием профильных профессионально-технических учебных заведений, конкуренцией с европейскими компаниями на рынке труда.

Улучшению здоровья участников транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом будет способствовать ужесточение контроля труда и отдыха водителей с применением тахографов, открытие в полосе отвода автомагистралей комфортабельных отелей и мотелей, сооружение охраняемых стоянок большегрузных АТС.

Перевод грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт приведёт к сокращению количества дорожно-транспортных происшествий, которые в случае участия в них большегрузных автомобилей приводят к тяжелейшим последствиям – массовой гибели людей и серьёзным травмам.

В условиях пандемии повысился спрос на перевозку мясной продукции из России в Китай железнодорожным транспортом, в т.ч. и на коротких плечах, ранее полностью занятых автотранспортом. В частности, речь идёт о маршруте Владивосток – Хуньчунь протяжённостью около 200 км.

На фоне мероприятий по сокращению контактов людей, тот факт, что поезд, ведомый локомотивной бригадой в составе двух человек, может перевозить до 40 контейнеров, что составляет более 1 тыс. тонн грузов, в то время как при использовании автотранспорта на каждые 20 тонн требуется один водитель (Синёв, 2021), в условиях противодействия распространению пандемии резко повышает конкурентные преимущества железнодорожного транспорта даже на небольших расстояниях.

В целом же с начала пандемии грузопотоки, обслуживаемые автотранспортом, между Приморским краем и КНР снизились втрое (особенно упали перевозки лесной продукции), а пассажирские перевозки практически прекратились. Через МАПП «Россия – Китай» в Приморском крае пропускаются 10-35 машин в день, при этом приоритет отдаётся продуктам питания и товарам электронной торговли.

4. Ограничения трансграничных перевозок морским транспортом в результате мероприятий по борьбе с пандемией

На морском транспорте в результате мероприятий по борьбе с пандемией и введении портового контроля:

- были сокращены: маршрутная сеть и контейнеровместимость глобальных сервисов;
- тарифы на перевозки демонстрировали волатильность и были резко повышены;
- снижена скорость судов-контейнеровозов;
- произошло удлинение маршрутов Азия – Европа, расширилась практика использования маршрутов через мыс Доброй Надежды вокруг Африки;

- возникли сложности со сменой международных экипажей судов по причине закрытия границ.

После отмены локдауна появилась новая проблема – перезагруженность портов-хабов в связи с предъявлением отложенного спроса на глобальные перевозки, введение ограничений и образование очередей на подходах к портам, дисбаланс контейнеров.

5. Ограничения трансграничных перевозок воздушным транспортом в результате мероприятий по борьбе с пандемией

С начала пандемии провозные мощности грузового сегмента воздушных перевозок были снижены на 40%. Сокращение транзитных грузоперевозок воздушным транспортом было вызвано действием следующих факторов:

- ограничением пассажирского авиасообщения, возникновение недостатка провозных мощностей: до пандемии более 70% грузов перевозилось в багажных отделениях пассажирских воздушных судов (Гусаченко, 2021);

- недостаточной провозной способностью продолжавших работать специализированных грузовых авиакомпаний;

- большими временными, трудовыми, организационно-институциональными и материальными затратами по переоборудованию пассажирских воздушных судов в грузовые, их сертификации, переналаживанию программно-аппаратных комплексов, регулирующих размещение грузов;

- снижением числа доступных для транзитного сообщения европейских направлений;

- повышением тарифов на перевозку грузов по маршрутам Китай – Европа – Китай.

Возникла неопределённость на рынке новых серийных и инновационных типов грузовых воздушных судов. В условиях пандемии резко увеличился спрос на специализированные грузовые самолеты, однако их разработка и производство несут риск сокращения рыночного спроса после завершения пандемии и возобновления грузоперевозок в багажных отделениях пассажирских воздушных судов. Другой риск заключается в наличии значительного числа выведенных из эксплуатации пассажирских судов, которые могут быть, хоть и не моментально, переоборудованы в грузовые.

Вызванный пандемией и мероприятиями по борьбе с ней рост тарифов на грузовые авиаперевозки способствовал переориентации грузов на альтернативные виды транспорта: железнодорожный и автомобильный.

6. Ограничения трансграничных перевозок железнодорожным транспортом в результате мероприятий по борьбе с пандемией и открытие новых возможностей

В 2020 г. роль железнодорожного транспорта в глобальной транспортно-коммуникационной системе, как дополнения к морскому, изменилась в пользу роста его самостоятельного значения. По данным Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» (ЦФТО), рост транзитных контейнерных перевозок через территорию России в 2020 г. составил 34,4%, в целом за год было перевезено 831 тыс. ДФЭ². На 2021 г. план составляет 914 тыс. ДФЭ (Волков, 2021).

В январе-апреле 2021 г. по сети ОАО «РЖД» в транзитном сообщении перевезено 318,2 тыс. ДФЭ, что превышает показатели аналогичного периода 2020 г. в 1,6 раза. С начала пандемии наблюдался резкий рост доли контейнерных перевозок медицинских товаров и средств индивидуальной защиты.

Железнодорожные операторы должны приложить все усилия, чтобы после нормализации тарифной и производственно-технологической ситуации на морском и воздушном транспорте сформированный во время пандемии грузопоток (в т.ч. транзитный) не только остался, но и увеличился.

Однако и на железной дороге не обошлось без трудностей. В 2020 г. и за пять месяцев 2021 г. ОАО «РЖД» вводило десятки конвенций (запрещений) на движение к российско-китайским железнодорожным пунктам пропуска (ЖДПП), несмотря на проведённое ранее

² ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент.

усиление инфраструктуры подходов к границе. Прежде всего, речь идёт о ЖДПП «Забайкальск – Маньчжурия» и «Наушки – Сухэ-Батор».

Причиной стали ограничения приёма грузов (контейнерных, угольных, лесных и др.) со стороны Китайских железных дорог. В результате, например, в марте 2021 г. через ЖДПП «Забайкальск – Маньчжурия» проходило в среднем 13 поездов в сутки при согласованном ранее плановом пропуске 22-х составов (Поезда с российским лесом и углем не пускают в Китай, 2021).

Кроме того, с китайской стороны в Маньчжурии неоднократно вводились запреты на пропуск грузов, перевозимых в полувагонах, крытых вагонах и на платформах в целях обеспечения приоритетного пропуска контейнерных поездов.

Помимо всего прочего, такие запреты нанесли удар по компаниям, реализующим проекты строительства транспортной инфраструктуры в России: они не смогли вовремя получить крупногабаритное оборудование и необходимые материалы, и вынуждены были воспользоваться дорогостоящими услугами автомобильного транспорта.

Из-за ограничений на пропуск составов через ЖДПП «Забайкальск – Маньчжурия» российские экспортные грузопотоки частично были перенаправлены в порты Дальнего Востока. При этом критическое значение имеет контейнеризация экспортных грузов, в т.ч. перевозимых в жидком состоянии с использованием флекситанков.

Сократились перерабатывающие и перегрузочные мощности и на Северном коридоре Трансазиатской железнодорожной магистрали Китай – Казахстан – Россия через ЖДПП «Достык – Алашанькоу» и «Алтынколь – Хоргос».

В условиях пандемии и мероприятий по борьбе с ней проявились конкурентные преимущества железной дороги как малолюдного вида транспорта. Его инновационное развитие путём применения автоматизации, роботизации, цифровизации перевозочного процесса ещё более ускорят движение в сторону безлюдных технологий.

Речь идёт о расширении практики вождения поездов в одно лицо, сокращении персонала, дистанций сигнализации, централизации, блокировки (СЦБ), служб управления движением, центров фирменного обслуживания в процессе перевода отношений с грузовладельцами в удалённый электронный формат.

В сторону малолюдности развивается и складская логистика. Однако ускоренной роботизации и автоматизации складского хозяйства препятствует возможность найма дешёвой рабочей силы. Для выравнивания конкурентных условий требуется обязательное медицинское страхование работников транспортно-логистических центров (ТЛЦ), грузовых дворов, контейнерных терминалов и складов, в т.ч. сотрудников-мигрантов.

Введённые в Китае ограничения на работу морских портов, в частности, непринятие рыбы, вынудили рыбодобытчиков и рыботорговцев переориентироваться на железнодорожный транспорт, увеличить поставки в Россию и транзитные перевозки в Европу.

До введения ограничений более 60% добытой на Дальнем Востоке рыбы экспортировалось в Китай. В декабре 2020 г. китайская сторона приостановила приём рыбной продукции без упаковки в портах Далянь и Циндао. В меньшей степени ограничения затронули контейнерные и рефрижераторные перевозки рыбной продукции морским путём и по железной дороге, прежде всего, по короткому маршруту Владивосток – Хуньчунь. При этом таможенные и противоэпидемические проверки могут занимать до 2-х суток.

Необходимо отметить, что ограничения не распространялись на перевозки через ЖДПП «Махалино (Камышовая) – Хуньчунь» в Приморском крае транзитных грузов из Кореи и Японии, а также экспортных сырьевых грузов: угля, древесины в контейнерах, металлического порошка. В целом мировой спрос на сырьё из России увеличился, т.к. в условиях пандемии зарубежные добывающие предприятия работали и работают нестабильно.

Из-за введённых ограничений на Дальнем Востоке обострилась проблема хранения рыбы: имеющихся холодильных мощностей в портах и на припортовых терминалах стало не хватать. Для исправления ситуации были приняты соответствующие меры:

– организация погрузки скоропортящихся грузов (прежде всего, морепродуктов) на грузовых дворах железнодорожных станций, ранее не предназначенных для этого, оснащение их необходимой инфраструктурой для заполнения, хранения и погрузки рефконтейнеров;

– установление российскими властями пониженных тарифов на железнодорожные перевозки рыбы на внутренний рынок и транзитом в Европу.

Пандемия и мероприятия по борьбе с ней повысили конкурентные преимущества контейнерных (железнодорожно-автомобильных) перевозок, которые можно рассматривать в качестве специфического формата автоматической (беспилотной) транспортировки грузов, когда несколько полуприцепов объединяются в единый поезд.

По словам, руководителя проекта по развитию экспортной логистики АО «РЭЦ» А Кирилловой, «в проекте контейнерных перевозок мы видим существенные преимущества в части разгрузки автомагистралей и минимизации ограничений на границах, связанных с пандемией коронавируса, учитывая, что железнодорожные перевозки в период пандемии показали себя наиболее стабильным и надежным видом транспорта» (На российской железной дороге тестируется в экспортном сообщении инновационная технология беспилотного передвижения автотранспорта на железнодорожной платформе, 2020).

7. Разбалансировка глобальной контейнерной логистики в результате мероприятий по борьбе с пандемией

С марта 2020 г. в условиях режима самоизоляции и введённых ограничений во многих регионах РФ стала особенно актуальной контейнеризация грузоперевозок.

Однако тогда же на рынке глобальных и региональных контейнерных сервисов возникли серьёзные проблемы с обратной загрузкой контейнеров, прежде всего, на маршруте Китай – Европа – Китай, из-за приостановки в ЕС работы ряда производств и экспорта продукции. Положение осложнилось тем, что сам Китай запретил и затруднил часть импортных поставок под предлогом борьбы с распространением пандемии.

В самом начале пандемии возник дисбаланс в наличии порожних контейнеров из-за разных сроков начала эпидемии и введения ограничений в отдельных частях мира, поэтому потребовалось проведение регулировочных мероприятий по досылки пустой тары в ряд портов и контейнерных терминалов.

Острый контейнерный кризис не только нарушил ритмичность глобального грузооборота, но и привёл к повышению тарифов глобальными морскими контейнерными сервисами. В ноябре 2020 г. стоимость морской перевозки по маршруту Азия – Европа составляла около 2 тыс. долл. за 40-футовый контейнер, а в январе 2021 года уже 9 тыс. долл.

В этих условиях китайская ассоциация контейнерной отрасли призвала производителей контейнеров увеличить производство, и с сентября 2020 г. в КНР производится около 300 тыс. контейнеров ДФЭ в месяц (Гусаченко, 2020).

8. Организационно-институциональные ограничения трансграничных грузопотоков в целях борьбы с распространением пандемии

На грузопотоки, поступающие в КНР по железной дороге, были введены дополнительные организационно-институциональные ограничения, такие как:

- требование тестирования грузоотправителями товаров и контейнеров на предмет наличия коронавирусной инфекции перед их отправкой в Китай, фото- и видеофиксации проведения данных операций, их документирования с последующей отправкой материалов китайской стороне;
- требование проведения (с января 2021 г.) обязательного обеззараживания поступающих в КНР контейнеров и других мероприятий по дезинфекции тары и подвижного состава во время погрузочно-разгрузочных операций, очистки и технического обслуживания;
- тестирование Главным таможенным управлением Китая и властями провинций наличия коронавируса COVID-19 на внешних и внутренних сторонах упаковки поступающей продукции;
- неприятие китайской стороной грузов, требующих применения ручного труда при перегрузке, в частности, тарно-штучных грузов в мешках весом менее 50 кг;
- необходимость сертификации импортных продуктов питания, разработки и применения единой формы транзитного сертификата для экспорта, выловленной российскими рыбаками рыбы в КНР через Южную Корею (порт Пусан).

Рост производственных, транспортно-логистических и транзакционных издержек трансграничной торговли вызван необходимостью:

- иметь сертификаты на каждую партию экспортируемых грузов, где должны быть указаны: место отправки продукции; бригада, обработавшая товар; марка дезинфицирующего средства; хранить указанные сертификаты не менее двух лет;
- проведения проверок, расследований и видео инспекций на предприятиях, где была произведена продукция, заражённая коронавирусом;
- быть готовыми к введению новых ограничений и запретов на экспортные поставки в Китай с предприятий, где была произведена заражённая продукция;
- проведения обработки транспортных средств, контейнеров, изотермического и рефрижераторного подвижного состава и обеспечения индивидуальной защитой работников;
- укладывать товары на паллеты, позволяющие проводить погрузочно-разгрузочные процессы с использованием автопогрузчиков.

Помимо этого, противоэпидемиологические мероприятия увеличивают сроки транспортировки грузов, даже при отсутствии задержек при пересечении границы. Под удар попали: движение агроэкспрессов и транзитные перевозки санкционных товаров с использованием электронных запорно-пломбировочных устройств (ЭЗПУ). Задержки на границах увеличивают сроки оборачиваемости подвижного состава, приводят к возникновению его дефицита, провоцируют рост тарифных ставок и стоимости новых вагонов.

Положение усугубляется тем, что ряд предписаний и ограничений носит рекомендательный характер, вводится на определённый или неопределённый срок, не действует принцип неотвратимости наказания, не регламентируется со стороны ОАО «РЖД» и российских органов власти, чётко не обозначены субъекты проверочных мероприятий и технологии их работы. Это отнюдь не способствует формированию комфортной институциональной среды транзитных и экспортно-импортных перевозок грузов.

И до начала пандемии необходимость осуществления ветеринарного и фитосанитарного контроля грузов, перевозимых в рефконтейнерах, в т.ч. в составе ускоренных поездов, задерживали движение грузопотоков. При осуществлении досмотровых процедур сотрудники Россельхознадзора нарушают целостность пломб (в т.ч. и ЭЗПУ) контейнеров и рефконтейнеров на станциях отправления и назначения, в случае подозрения требуют снятия контейнеров с платформ, что приводит к дополнительным затратам транспортно-логистических компаний. Ещё больший ущерб наносят длительные сроки ожидания и проведения досмотровых процедур, составляющие в начально-конечных пунктах в целом от четырёх до восьми суток (Павлов, 2020).

9. Направления формирования «Шёлкового пути здоровья» в России

Выделим следующие направления инновационно-инфраструктурного обеспечения развития транзитной экономики здоровья в России.

1. Развитие дистанционной медицины, предоставление онлайн-услуг по консультациям, диагностике и лечению заболеваний, дистанционное консультирование.

2. Развитие медицинского туризма, работа действующих и создание новых курортно-оздоровительных комплексов с применением местных целебных источников, лекарственных растений, продуктов и климатических особенностей. Использование достижений традиционной и народной медицины стран Центральной Азии, основы которой были заложены знаменитым учёным и врачом Авиценной.

3. Организация курсирования «Поездов здоровья» ОАО «РЖД». Поезда курсируют несколько раз в год. В их состав входят передвижные модули для диагностики сердечно-сосудистых и онкологических заболеваний, сахарного диабета и др. болезней, проводится диспансеризация определенных групп взрослого населения. Программа приезда и пребывания врачей-специалистов составляется заранее с активным участием оставшихся местных врачей и фельдшеров.

Организация курсирования «Поездов здоровья» ОАО «РЖД» стало некоторой альтернативой поддержанию функционирования на постоянной основе больниц, поликлиник, фельдшерских пунктов в малолюдных населённых пунктах, расположенных вдоль линий

железных дорог. Вместо поддержания местной системы здравоохранения, обеспечения транспортной доступности, развития санитарной авиации в отдалённых районах и населённых пунктах высаживается «врачебный десант» (Нуреева, 2021).

Заключение

Проведённое исследование позволяет сделать следующие выводы.

1. Пандемия выявила актуальность и критически важное значение становления и развития транзитной экономики здоровья как ключевого направления восстановления мирового хозяйства и российской экономики.

2. Пандемия привела к практически полной остановке строительства инфраструктурных объектов в Болгарии, Казахстане, Индии, Румынии, в Индонезии, Малайзии, Бангладеш, Непале, Мьянме, на Шри-Ланке и в др. странах, возвела преграды на пути трансграничного передвижения китайских управленцев, специалистов и рабочих. Однако и в этих условиях продолжилась реализация второго этапа создания Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) – важнейшего проекта в рамках ПИП: строительство инфраструктурных объектов вели 7 тыс. китайских и 40 тыс. пакистанских сотрудников.

3. Пандемия повысила конкурентные преимущества железнодорожного транспорта вообще и на коротких плечах в частности.

4. Переориентация грузопотоков на железнодорожный транспорт особенно явственно проявилась в сфере перевозок, которые до пандемии осуществлялись воздушным транспортом, т.е. в сегменте дорогостоящих грузов, для которых важно сокращение сроков доставки.

5. Важным противоэпидемиологическим мероприятием является рост и пропуск контейнеризированных грузов.

6. Высокая степень неопределённости с санитарными нормами в Китае создаёт нервозность на рынке экспортных и транзитных перевозок грузов.

7. Возник дефицит контейнеров в Китае, связанный с остановкой производств в Европе и проблемами обратной загрузки, а также ограничениями и проверочными мероприятиями при пересечении границ.

8. Развитие местной дистанционной торговли и электронной на дальние расстояния стали эффективной заменой посещению закрытых магазинов и торговых центров на фоне опасений контактов с вирусоносителями.

9. Осуществление цифровых трансакций стало залогом продолжения стабильной работы транспортно-логистических компаний на основе создания удалённых рабочих мест и внедрения электронного документооборота.

Нельзя не согласиться с мнением заместителя директора департамента цифровой трансформации Министерства транспорта РФ Е. Ткаченко, что «пандемия также высветила возросшие эффекты интернет-торговли. Все меньше предсказуемость транспортных потоков, все больше – волатильность. В связи с этим наши стратегии цифровой трансформации должны быть увязаны по срокам, задачам и целям с аналогичными в базовых смежных отраслях – энергетике и продовольствии» (2020).

10. Китай сможет сыграть свою лидирующую роль, решая широкий спектр внутренних и внешних геополитических и геоэкономических проблем, добиться развития ИТ-платформы для цифровых технологий и логистики, структуры высокого уровня и успешно реализованной во всех сферах жизни общества.

Синергетический эффект жёстких мероприятий по борьбе с распространением пандемии коронавируса COVID-19, с одной стороны, и усилий КНР, а также других государств по созданию и функционированию «Шёлкового пути здоровья» как важнейшей составляющей транзитной экономики, с другой стороны, формирует инновационно-инфраструктурную основу постпандемийного восстановления мирового хозяйства на базе нового технологического уклада – Индустрии 4.0.

Литература / References

1. Алешина, А. (18.02.2021), “Перевозчик: требования по постоянному тестированию на COVID-19 – непосильная нагрузка”, *РЖД-Партнер*, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/auto/opinions/perevozchik-trebovaniya-po-postoyannomu-testirovaniyu-na-covid-19-neposilnaya-nagruzka/> (Дата обращения 04.06.2021). [Aleshina, A. (18.02.2021), “Carrier: requirements for continuous testing on COVID-19-excessive load”, *RZD-Partner*, available at: <https://www.rzd-partner.ru/auto/opinions/perevozchik-trebovaniya-po-postoyannomu-testirovaniyu-na-covid-19-neposilnaya-nagruzka/> (Accessed 04.06.2021)].
2. Алимов, Р.К. (2021), *О современном Китае, поясах сотрудничества и путях соразвития*, Издательство «Весь Мир», Москва, 392 с. [Alimov, R.K. (2021), *About modern China, cooperation belts and ways of co-development*, Publishing house, «All the World», Moscow, 392 p.].
3. *Археологи доказали, что Шелковый путь распространял болезни*, (22.07.2016), доступно по адресу: <https://ria.ru/20160722/1472586890.html> (Дата обращения 03.06.2021). [Archeologists proved that the Silk Road spread diseases, (22.07.2016), available at: <https://ria.ru/20160722/1472586890.html> (Accessed 03.06.2021)].
4. Белов, П. (04.06.2021), “На автомобильном пункте пропуска Забайкальск – Маньчжурия совершенствуют ручное управление погранпереходом”, *РЖД-Партнер*, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/auto/news/na-avtomobilnom-punkte-propuska-zabaykalsk-manchzhuriya-sovershenstvuyut-ruchnoe-upravlenie-pogranpe/> (Дата обращения 08.06.2021). [Belov, P. (04.06.2021), “At the automobile checkpoint Zabaikalsk – Manchuria, manual control of the border crossing is being improved”, *RZD-Partner*, available at: <https://www.rzd-partner.ru/auto/news/na-avtomobilnom-punkte-propuska-zabaykalsk-manchzhuriya-sovershenstvuyut-ruchnoe-upravlenie-pogranpe/> (Accessed 08.06.2021)].
5. Волков, С. (09.02.2021), “Рекорды едут в контейнерах”, *Гудок*, доступно по адресу: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1552405&archive=2021.02.09> (Дата обращения 05.03.2021). [Volkov, S. (09.02.2021), “Records go in containers”, *Gudok*, available at: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1552405&archive=2021.02.09> (Accessed 05.03.2021)].
6. Гебрейесус, Т.А. (18 августа 2017), “К Шелковому пути в области здравоохранения”, доступно по адресу: <https://www.who.int/ru/director-general/speeches/detail/towards-a-health-silk-road> (Дата обращения 03.06.2021). [Gebreyesus, T.A. (August 18, 2017), “To the Silk Road in the field of healthcare”, available at: <https://www.who.int/ru/director-general/speeches/detail/towards-a-health-silk-road> (Accessed 03.06.2021)].
7. Гусаченко, Н. (20.05.2020), “В условиях пандемии сократился объем транзитных грузовых перевозок через аэропорт Шереметьево”, *РЖД-Партнер*, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/v-usloviyakh-pandemii-sokratilsya-obyem-tranzitnykh-gruzovykh-perevozok-cherez-aeroport-sheremetevo/> (Дата обращения 03.06.2021). [Gusachenko, N. (20.05.2020), “In the context of the pandemic, the volume of transit cargo transportation through Sheremetyevo Airport”, *RZD-Partner*, available at: <https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/v-usloviyakh-pandemii-sokratilsya-obyem-tranzitnykh-gruzovykh-perevozok-cherez-aeroport-sheremetevo/> (Accessed 03.06.2021)].
8. Гусаченко, Н. (04.02.2021), “На контейнерном рынке вопрос стоит не в цене, а в самой возможности перевозки. Интервью с операционным директором бизнес-юнита ВЭД Первой экспедиционной компании С. Сафонинковым”, *РЖД-Партнер*, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/interview/na-konteynernom-rynke-vopros-stoit-ne-v-tsene-a-v-samoj-vozmozhnosti-perevozki/> (Дата обращения 28.05.2021). [Gusachenko, N. (04.02.2021), “In the container market, the question is not the price, but the very possibility of transportation. Interview with S. Safoninkov, Chief Operating Officer of the Foreign Trade Business Unit of the First Investment Company”, *RZD-Partner*, available at: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/interview/na-konteynernom-rynke-vopros-stoit-ne-v-tsene-a-v-samoj-vozmozhnosti-perevozki/> (Accessed 28.05.2021)].
9. Зоидов, К.Х. и Медков, А.А. (2020), “Влияние пандемии коронавируса COVID-19 и мероприятий по борьбе с ней на функционирование торговых путей”, *Проблемы рыночной экономики*, № 2, с. 48-60. [Zoidov, K.Kh. and Medkov, A.A. (2020), “The impact of the COVID-19

coronavirus pandemic and measures to combat it on the functioning of trade routes”, *Market economy problems*, no. 2, pp. 48-60].

10. Клейнер, Г.Б. (2021), *Системная экономика: шаги развития: Монография*, предисловие академика Макарова В.Л., Издательский дом «Научная библиотека», 746 с. [Kleiner, G.B. (2021), *System economy: steps of development: Monograph*, preface by Academician Makarov V.L., Publishing house «Scientific Library», 746 p.].

11. Лазарев, А. (15.02.2021), “Международные автоперевозки: хаос в цепочке поставок в Европе. Интервью с генеральным секретарём IRU Умберто де Претто”, *РЖД-Партнер*, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/auto/interview/mezhdunarodnye-avtoperevki-khaos-v-tsepoche-postavok-v-evrope/> (Дата обращения 28.05.2021). [Lazarev, A. (15.02.2021), “International Road transport: chaos in the supply chain in Europe. Interview with IRU General Secretary Humberto de Pretto”, *RZD-Partner*, available at: <https://www.rzd-partner.ru/auto/interview/mezhdunarodnye-avtoperevki-khaos-v-tsepoche-postavok-v-evrope/> (Accessed 28.05.2021)].

12. Лебедева, Н. (30.04.2020), “Пандемия COVID-19: какова судьба китайского проекта «Одна дорога – один путь»?”, *Интернет-журнал «Новое Восточное Обозрение»*, доступно по адресу: <https://ru.journal-neo.org/2020/04/30/pandemiya-covid-19-kakova-sud-ba-kitajskogo-proekta-odna-doroga-odin-put> (Дата обращения 03.06.2021). [Lebedeva, N. (30.04.2020), “The COVID-19 pandemic: what is the fate of the Chinese project «One Road-One Road»?”, *Internet-magazine «New Eastern Outlook»*, available at: <https://ru.journal-neo.org/2020/04/30/pandemiya-covid-19-kakova-sud-ba-kitajskogo-proekta-odna-doroga-odin-put> / (Accessed 03.06.2021)].

13. Лейн Фредерик (2017), *Золотой век Венецианской республики. Завоеватели, торговцы и первые банкиры Европы*, пер. с англ. Игоревского, Л.А., ЗАО Центрполиграф, М., 607 с. [Lane Frederick (2017), *The Golden Age of the Republic of Venice. Conquerors, merchants and the first bankers of Europe*, translated from the English by Iгореvsky, L.A., ЗАО Tsentrpoligraf, M., 607 p.].

14. “На российской железной дороге тестируется в экспортном сообщении инновационная технология беспилотного передвижения автотранспорта на железнодорожной платформе”, (22.06.2020), *РЖД-Партнер*, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/na-rossiyskoy-zheleznoy-doroge-testiruetsya-v-eksportnom-soobshchenii-innovatsionnaya-tekhnologiya-b/> (Дата обращения 02.07.2020). [“On the Russian railway, the innovative technology of unmanned vehicle movement on the railway platform is being tested in the export traffic”, (22.06.2020), *RZD-Partner*, available at: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/na-rossiyskoy-zheleznoy-doroge-testiruetsya-v-eksportnom-soobshchenii-innovatsionnaya-tekhnologiya-b/> (Accessed 02.07.2020)].

15. Нуреева, О. (11.06.2021), “Последняя остановка – Лопарская”, *Мурманский вестник*, доступно по адресу: <https://www.mvestnik.ru/medicine/poslednyaya-ostanovka-loparskaya/> (Дата обращения 11.06.2021). [Nureeva, O. (11.06.2021), “The last stop-Loparskaya”, *Murmansk Bulletin*, available at: <https://www.mvestnik.ru/medicine/poslednyaya-ostanovka-loparskaya/> (Accessed 11.06.2021)].

16. Павлов, В. (10.06.2020), “Всё в одном контейнере”, *Гудок*, доступно по адресу: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1507152&archive=2020.06.10> (Дата обращения 18.06.2020). [Pavlov, V. (10.06.2020), “All in one container”, *Gudok*, available at: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1507152&archive=2020.06.10> (Accessed 18.06.2020)].

17. “Поезда с российским лесом и углем не пускают в Китай”, (23.03.2021), *РЖД-Партнер*, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/poezda-s-rossiyskim-lesom-i-uglem-ne-puskayut-v-kitay/> (Дата обращения 24.03.2021). [“Trains with Russian timber and coal are not allowed in China”, (23.03.2021), *RZD-Partner*, available at: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/poezda-s-rossiyskim-lesom-i-uglem-ne-puskayut-v-kitay/> (Accessed 24.03.2021)].

18. Синёв, М. (19.01.2021), “Готовим для мяса прямые поезда в Китай”, *Гудок*, доступно по адресу: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1549751&archive=2021.01.19> (Дата обращения 19.01.2021). [Sinev M. (19.01.2021), “Preparing for meat direct trains to China”, *Gudok*, available at: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1549751&archive=2021.01.19> (Accessed 19.01.2021)].

19. Ткаченко, Е. (18.12.2020), “Пандемия сделала цифровизацию неотвратимой”, *РЖД-Партнер*, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/other/opinions/pandemiya-sdelala-tsifrovizatsiyu-neotvratimoy/> (Дата обращения 04.06.2021). [Tkachenko, E. (18.12.2020), “The pandemic has made digitalization inevitable”, *RZD-Partner*, available at: <https://www.rzd-partner.ru/other/opinions/pandemiya-sdelala-tsifrovizatsiyu-neotvratimoy/> (Accessed 04.06.2021)].

20. Цветков, В.А., Зиядуллаев, Н.С., Зоидов, К.Х. и Медков, А.А. (2019), *Транзитная экономика: теория, методология, практика: Монография*, под научн. ред. чл.-корр. Цветкова, В.А., предисл. ак. РАН Макарова, В.Л., ак. РАН Порфирьева, Б.Н., Экономическое образование, Москва, 494 с. [Tsvetkov, V.A., Ziyadullaev, N.S., Zoidov, K.Kh. and Medkov, A.A. (2019), *Transit Economy: theory, methodology, practice: Monograph*, under scientific ed. Tsvetkov, V.A., preface of the Academician of RAS Makarov, V.L., Academician of RAS Porfiriev, B.N., Economic Education, Moscow, 494 p.].

21. “Что производит технопарк в Дарвазе”, (20 августа 2020), *Asia-Plus*, доступно по адресу: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20200820/antiseptik-maski-napitki-myod-chno-proizvodit-tehnopark-v-darvaze> (Дата обращения 11.06.2021). [“What does the technopark in Darvaz produce”, (August 20, 2020), *Asia-Plus*, available at: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20200820/antiseptik-maski-napitki-myod-chno-proizvodit-tehnopark-v-darvaze> (Accessed 11.06.2021)].

Об авторах

Зоидов Кобилжон Ходжиевич, к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией интеграции российской экономики в мировое хозяйство, Институт проблем рынка РАН, Москва.

Медков Алексей Анатольевич, к.э.н., ведущий научный сотрудник, руководитель Центра, Институт проблем рынка РАН, Москва.

About authors

Kobilzhon Kh. Zoidov, Candidate of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor, Head of the Laboratory of the Russian Economy Integration into World Economy, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

Alexey A. Medkov, Candidate of Sci. (Econ.), Leading Researcher, Head of the Center, Market Economy Institute of RAS, Moscow.