

## МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК: 339.924

JEL: F15, F17, L92, O19, R11, R41

**Производственно-технологические и  
организационно-институциональные механизмы  
сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек  
межгосударственных перевозок грузов**

**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](mailto: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](mailto:medkov71@mail.ru)

**З.К. Зоидов**, научный сотрудник ИПР РАН

<https://orcid.org/0000-0003-3211-8567>; SPIN-код (РИНЦ): 8350-0369

e-mail: [zafar2608@mail.ru](mailto:zafar2608@mail.ru)

**Для цитирования**

Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Производственно-технологические и организационно-институциональные механизмы сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек межгосударственных перевозок грузов // Проблемы рыночной экономики. – 2023. – № 4. – С. 58-73.

**DOI:** <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2023-4-58-73>

**Аннотация**

Исследование направлено на описание и анализ существующих и разработку новых производственно-технологических и организационно-институциональных механизмов сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек межгосударственных перевозок грузов. **Цель.** Разработка и применение адаптационных механизмов к внешнему санкционному давлению в целях повышения эффективности функционирования транспортно-транзитной системы (ТТС) России, развития существующих транспортных коридоров и формирования новых торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов, обеспечения экономического суверенитета и национальной безопасности страны. **Задачи.** Проанализировать научно-практические подходы к разработке организационно-институциональных механизмов транспортно-транзитного сообщения с сопредельными государствами. Дать характеристику адаптационным механизмам сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек межгосударственных перевозок грузов. Наметить этапы разработки новых производственно-технологических и организационно-институциональных механизмов сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек межгосударственных перевозок грузов. **Методология.** В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, системного анализа, SWOT-анализа, миросистемного (мироэкономического) анализа, экспертных и аналитических оценок, контент-анализа материалов периодических изданий, основные положения теории производственно-технологической сбалансированности экономики и технико-

экономических укладов. **Результаты.** Установлено, что в целях сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек межгосударственных перевозок грузов требуется модернизация и расширение пропускных способностей железнодорожных и автомобильных пограничных пунктов пропуска, создание цифровых торговых путей, формирование крупных транспортно-логистических компаний, осуществляющих транзитные перевозки грузов, разработка стратегии создания и функционирования наднациональной транспортно-транзитной компании как эффективной организационно-институциональной формы обхода иностранных государственных и корпоративных санкций против России. **Выводы.** В сложившейся ситуации большую актуальность приобретает разработка и совершенствование методов содержательного и экономико-математического моделирования современных торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов в целях формирования адаптационных механизмов сокращения транзитных рисков и снижения транзакционных издержек обслуживания экспортно-импортных и транзитных грузопотоков.

**Ключевые слова:** транспортно-транзитная система, внешнее санкционное давление, транзитные риски, транзакционные издержки, пограничные переходы, цифровизация.

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

### **Production-technological and organizational-institutional mechanisms for reducing transit risks and transaction costs of interstate cargo transportation**

**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

**Zafar K. Zoidov**, Research fellow MEI RAS  
<https://orcid.org/0000-0003-3211-8567>; SPIN-code (RSCI): 8350-0369  
e-mail: zafar2608@mail.ru

#### **For citation**

Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K. Production-technological and organizational-institutional mechanisms for reducing transit risks and transaction costs of interstate cargo transportation // Market economy problems. – 2023. – No. 4. – Pp. 58-73 (In Russian).

**DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2023-4-58-73>**

#### **Abstract**

The research is aimed at describing and analyzing existing and developing new production, technological, organizational and institutional mechanisms for reducing transit risks and transaction costs of interstate cargo transportation. **Goal.** Development and application of

adaptation mechanisms to external sanctions pressure in order to improve the efficiency of the functioning of the transport and transit system (TTS) of Russia, the development of existing transport corridors and the formation of new trade routes and their innovative industrial belts, ensuring the economic sovereignty and national security of the country. **Tasks.** To analyze scientific and practical approaches to the development of organizational and institutional mechanisms for transport and transit communication with neighboring countries. To characterize adaptive mechanisms for reducing transit risks and transaction costs of interstate cargo transportation. To outline the stages of developing new production, technological, organizational and institutional mechanisms for reducing transit risks and transaction costs of interstate cargo transportation. **Methodology.** The research uses the methods of evolutionary and institutional theory, system analysis, world system (world economic) analysis, the main provisions of the theory of industrial and technological balance of the economy and technical and economic structures, SWOT analysis, expert and analytical assessments, content analysis of periodical materials. **Results.** It has been established that in order to reduce transit risks and transaction costs of interstate cargo transportation, modernization and expansion of the capacity of railway and automobile border checkpoints, creation of digital trade routes, formation of large transport and logistics companies engaged in transit transportation of goods, development of a strategy for the creation and functioning of a supranational transport and transit company as an effective organizational and institutional form are required circumvention of foreign government and corporate sanctions against Russia. **Conclusions.** In the current situation, the development and improvement of methods for meaningful and economic-mathematical modeling of modern trade routes and their innovative industrial belts in order to form adaptive mechanisms to reduce transit risks and reduce transaction costs of servicing export-import and transit cargo flows is becoming more urgent.

**Keywords:** *transport and transit system, external sanctions pressure, transit risks, transaction costs, border crossings, digitalization.*

*The research was carried out at the expense of a grant from the Russian Science Foundation (project No. 22-28-01365).*

## **Введение**

Новая экономическая реальность требует переосмысления перспектив развития транзитной экономики в России, построения новой конфигурации торговых путей на пространстве Глобальной Евразии (Зоидов и Медков, 2022а, 2022б; Зоидов, 2023). Разрыв и удлинение цепочек поставок товаров, необходимость масштабного реформирования транспортно-логистической и транспортно-транзитной систем (ТТС) России, рост транзитных рисков и увеличение транзакционных издержек – одни из самых серьёзных последствий иностранных государственных и корпоративных экономических санкций, связанных с началом и продолжением специальной военной операции (СВО) на Украине (Зоидов и Медков, 2022а).

В телеграмме президента РФ Владимира Путина участникам, организаторам и гостям XXV Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2022) было выражено убеждение, «что для России 2020-е годы станут периодом укрепления экономического суверенитета, что предусматривает ускоренное развитие собственной инфраструктурной и технологической базы, качественное повышение уровня подготовки специалистов, а также формирование независимой и эффективной финансовой системы» (Метцель, 2022).

В настоящее время становится всё сложнее рассматривать Россию в качестве естественного и технологического моста между Европой и Азией. В 2022 г. произошло резкое снижение роли Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиба) в обеспечении транзитных перевозок грузов на направлении «Восток – Запад».

Если в 2021 г. объём перевозки контейнеров в транзитном сообщении по маршруту Китай – Европа через территорию Российской Федерации (РФ) был на уровне 30-40 тыс. ДФЭ (контейнеров в 20-ти футовом эквиваленте) в месяц, то в 1-ом полугодии 2023 г. он сократился

до 11-13 тыс. ДФЭ. В обратном направлении Европа – Китай перевозки сократились с 15-20 тыс. до 6-7 тыс. ДФЭ в месяц (Белов, 2023а).

Внешнее санкционное давление, прежде всего со стороны Польши и Германии, привело к практически полному прекращению транзитных перевозок грузов по маршруту: страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) – порты Дальнего Востока России – Транссиб – Санкт-Петербург/Брест – Европа (Зоидов и Медков, 2022а). Снизил перевозки Нидерланды, Бельгия, Венгрия и другие страны Европейского союза (ЕС).

Объёмы перевозок контейнеров АО «Объединённая транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) – главного оператора Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали – сохранились на уровне 2021 г., когда компания перевезла 693 тыс. ДФЭ. Объёмы перевозок в 2023 г. оцениваются на уровне 690 тыс. ДФЭ. Однако если в 2021 г. 90% от общего портфеля заказов компании составляли транзитные перевозки по маршруту Китай – Европа – Китай, то в 2023 г. этот показатель находится на уровне 33% (Волков, 2023а).

Становится очевидным, что в этих условиях практически невозможно выполнить задачу Президента РФ, поставленную в 2018 г. (с корректировкой в 2020 г.) по увеличению транзитных перевозок грузов к 2027 г. в 4 раза (Зоидов и Медков, 2022а).

После ухода европейских грузовладельцев освободившиеся пропускные возможности заняли производители из Китая и стран-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В 2022 г. по всем маршрутам железнодорожных перевозок грузов Россия – Китай был достигнут исторический максимум в размере 123 млн. т., что обусловлено существенным увеличением торгово-экономического взаимодействия с КНР, ростом экспортно-импортных грузопотоков.

Таким образом, в краткосрочной и среднесрочной перспективе сопряжение ТТС России и Китая будет происходить преимущественно за счёт двусторонних трансграничных сообщений. Этот факт определяет актуальность и научную значимость проблемы разработки и совершенствования производственно-технологических и организационно-институциональных механизмов сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек межгосударственных перевозок грузов.

В условиях новой экономической реальности и транспортно-логистических ограничений разрабатываются, тестируются и масштабируются перевозки грузов для Европейской части России по маршрутам через территорию Турции, Грузии, Азербайджана, Казахстана, Туркменистана, Узбекистана, Таджикистана, ОАЭ, Омана и других дружественных и нейтральных государств. По мере переориентации грузопотоков на Юг и Восток растёт интерес к западному, восточному и новому восточному маршрутам международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» вдоль берегов Каспийского моря (Зоидов и Медков, 2022а).

В области снижения транзитных рисков перевозок грузов и пассажиров воздушным транспортом актуальной и насущной задачей является переориентация маршрутной сети на внутренние перевозки и страны Глобального Юга. По словам генерального директора ассоциации «Аэропорт», члена общественного совета при «Росавиации» В. Горбачева, «внутренние перевозки во всем мире, в отличие от международных, полуубыточны, потому что в них совсем иные тарифы за обслуживание. Авиакомпаниям, в конце концов, надо переключаться на международные полеты – в Южную Америку, Африку, Азию, добиваться чартерных перевозок на южные направления – в Турцию, Египет, Малайзию» (Маничева, 2023).

В сложившейся ситуации большую актуальность приобретает разработка и совершенствование методов содержательного и экономико-математического моделирования современных торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов в целях формирования адаптационных механизмов сокращения транзитных рисков и снижения транзакционных издержек обслуживания экспортно-импортных и транзитных грузопотоков.

В статье выдвинута гипотеза, что в научном, экспертном сообществе и среди специалистов-практиков уже намечены основные направления сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек. Разработка и применение адаптационных механизмов к внешнему санкционному давлению будут способствовать повышению эффективности функционирования ТТС России, развитию существующих коридоров и формированию новых торговых путей, их

инновационно-индустриальных поясов, обеспечению экономического суверенитета и национальной безопасности страны.

### **Обзор литературы и исследований**

В настоящее время в российском и международном научном и научно-экспертном сообществах делаются только первые попытки осмыслить и оценить степень влияния внешнего санкционного давления на социально-экономическое положение и военно-стратегический потенциал России.

Эффективность (успешность) санкционной политики остается дискуссионным вопросом в научной литературе (Гринберг и др., 2021). Существующие исследования экономических санкций, охватывающие большой массив случаев их введения в XX – начале XXI века, оценивают как успешные от 25% до 44% исследованных случаев (Hufbauer et al., 2007; Morgan et al., 2014). Существует также оценка, что количество успешных случаев применения санкций снизилось с 35-40% от общего числа случаев в 1985-1995 гг. до менее 20% к 2016 году (Mulder, 2022).

В работе (Гринберг и др., 2021), используя методологию систематического обзора литературы, провели анализ эффекта, связанного с введением экономических санкций как активного средства геополитического воздействия. Авторы остановили выбор на тех работах, которые трактуют «экономические санкции» как «наказание и угроза ухудшения экономического состояния» для страны-мишени. При этом «смарт-санкции» авторы характеризуют как целевые и точечные, рассматривая их в качестве синонимов, но дифференцируют их от традиционных комплексных санкций. Анализ эффективности санкций был дополнен инструментарием из теории игр, в частности игровых моделей, для объяснения результатов кооперации в сравнении с конкуренцией в условиях неопределенности.

Большая работа по выявлению и оценке организационно-институциональных барьеров и выработке механизмов их преодоления в целях повышения эффективности функционирования международного транспортный коридор «Север – Юг» проводится аналитическим подразделением Евразийского банка развития (Винокуров, Ахунбаев и др., 2022).

Изучением и попытками моделирования транспортных коридоров Азиатской России занимаются учёные Института экономики и организации промышленного производства СО РАН (Малов, 2022) и Бурятского научного центра СО РАН (Макаров и Макарова, 2021).

### **Методы и подходы**

В процессе исследования использованы методы эволюционно-институциональной теории (Зоидов, 2023; Занг, 1999; Норт, 1997; Alchian, 1950; Nelson and Winter, 1985), системного анализа (Корнаи, 2002; Клейнер, 2021), миросистемного (мироэкономического) анализа (Бродель, 2007; Валлерстайн, 2018), программно-целевого программирования, SWOT-анализа, экспертных и аналитических оценок, контент-анализа материалов периодических изданий, а также основные положения теории структурно-технологической сбалансированности экономики (Яременко, 1999).

### **Результаты и обсуждение**

#### **1. Научно-практические подходы к разработке организационно-институциональных механизмов транспортно-транзитного сообщения с сопредельными государствами**

Важность выявления историко-экономических предпосылок и организационно-институциональных направлений формирования и развития торговых путей в Северной Азии (Азиатской России, AP) обоснована тем, что увеличение транзитного потенциала страны исторически происходило путём включения в состав государства восточных и южных территорий.

Е. Мамышева отмечает (Мамышева, 2019), что изначально хозяйственный уклад, культурные и психологические характеристики населения окраинных территорий в составе Московского царства и Российской империи отличались от организационно-институциональных форм Европейской территории. Актуализировались проблемы политико-правового положения

АР, поиска путей инкорпорации окраин в российское экономическое, административно-политическое и социокультурное пространство.

В достижении этих задач и решении проблем большую эффективность показали такие уникальные организационно-институциональные инновации, как деятельность особых комитетов по управлению Сибирью. Так, на рубеже XIX и XX вв. разработкой и реализацией, в том числе аграрной стратегии самодержавия в Азиатской России занимался Комитет Сибирской железной дороги (1892-1905 гг.) во главе с наследником престола, а в последствии императором Николаем II (Шиловский, 2008).

Исходя из историко-экономического опыта, и в настоящее время требуется оценка перспектив и выработка рекомендаций по созданию государственных комиссий, государственно-частных партнёрств и надгосударственных компаний, действующих на принципах межгосударственно-корпоративного партнёрства.

Например, предлагается создать Государственную комиссию по реализации «Программы создания экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» для обеспечения взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, местного самоуправления, на территории которых запланирована реализация Программы, организаций и хозяйственных субъектов (Борисов, Дондоков и Намжилова, 2017).

В формировании новых торговых путей, развитии существующих транспортных коридоров, снижении транзитных рисков и сокращении транзакционных издержек, координации деятельности экономических субъектов, повышении качества менеджмента большое значение имеет участие международных институтов развития (Азиатского банка развития, Исламского банка развития, Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и др.).

## 2. Адаптационные механизмы сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек межгосударственных перевозок грузов

Наиболее чувствительные для национальной экономики иностранные государственные и корпоративные экономические санкции против России и российских предприятий в области трансграничных перевозок грузов, приведшие к увеличению транзитных рисков и транзакционных издержек по видам транспорта, систематизированы в таблице 1 (Зоидов и Медков, 2022а).

Таблица 1 / Table 1

### Производственно-технологические и организационно-институциональные адаптационные мероприятия по снижению транзитных рисков и транзакционных издержек межгосударственных перевозок грузов по видам транспорта / Production, technological, organizational and institutional adaptation measures to reduce transit risks and transaction costs of interstate cargo transportation by means of transport

Вид транспорта	Факторы увеличения транзитных рисков и транзакционных издержек	Производственно-технологические и организационно-институциональные адаптационные мероприятия
Водный транспорт	<p>Уход с рынка перевозок российских грузов ведущих глобальных морских контейнерных сервисов (Maersk, MSC, Evergreen и др.).</p> <p>Уход компаний из недружественных государств с рынка транзитных перевозок грузов по Северному морскому пути (СМП) и реализации промышленных проектов в Аркти-</p>	<p>Организация чартерных рейсов с частными арендаторами судов под конкретные маршруты, типы, объемы грузов и пр.</p> <p>Привлечение к сотрудничеству компаний из дружественных и нейтральных государств, прежде всего Китая и Индии. Масштабирование транзитных перевозок грузов по СМП, пролегающему по</p>

Вид транспорта	Факторы увеличения транзитных рисков и транзакционных издержек	Производственно-технологические и организационно-институциональные адаптационные мероприятия
	<p>ческой зоне России.</p> <p>Упрощение (примитивизация) транспортно-логистических процессов.</p> <p>Обострение организационно-институциональных проблем совместного межгосударственного использования водных путей сообщения и ресурсов трансграничных рек.</p>	<p>исключительной экономической зоне РФ и независящему от политических решений других государств.</p> <p>Строительство специализированных судов класса «река-море» на отечественных судостроительных верфях.</p> <p>Выработка предложений по организации отдельных структур в пределах бассейнов трансграничных водных объектов, занимающихся совместной координацией практических действий и проектов по межгосударственному сотрудничеству участников трансграничного водопользования (Барышников и Новосёлов, 2019).</p>
Железнодорожный транспорт	<p>Замена специализированного подвижного состава на универсальный (перевозка контейнеров в полувагонах, а не на фитинговых платформах, перевозка зерна в полувагонах, а не в хопперах-зерновозах и др.) в целях снижения транспортных расходов грузоотправителей, повышения оборачиваемости подвижного состава, сокращения порожнего пробега.</p> <p>Отсутствие сквозных тарифов, несогласованность подвода подменных вагонов на станциях смены ширины железнодорожной колеи.</p> <p>Недостаток пропускных и провозных способностей ТТС России.</p>	<p>Разработка специальной технологии крепления контейнеров в полувагонах. Использование полипропиленовых вкладышей для исключения просыпания зерна через зазоры в полувагонах и с целью защиты груза от воздействия окружающей среды (Шаронова, 2023).</p> <p>Организация совместных транспортно-логистических предприятий с Китаем, Турцией, Ираном и др. странами.</p> <p>Обеспечение приоритетности пропуска грузов по железнодорожной сети России для достижения целевых показателей роста транзитных перевозок с учётом снижения приоритетности транзитных контейнерных перевозок грузов из недружественных государств.</p>
Автомобильный транспорт	<p>Внешнее санкционное давление на трансграничные перевозки грузов автомобильным транспортом.</p> <p>Запрет Польши и стран Балтии на проезд российских и белорусских автотранспортных средств по их территории.</p> <p>Образование очередей на пограничных пропускных пунктах, увеличение</p>	<p>Введение контрсанкций в отношении автоперевозчиков из недружественных государств.</p> <p>Внедрение практики перецепки/перегрузки на российско-белорусской границе, организация схем перецепок/перегрузок на приграничных терминалах в России. Переоформление транспортных средств российских перевозчиков в Казахстане и</p>

Вид транспорта	Факторы увеличения транзитных рисков и транзакционных издержек	Производственно-технологические и организационно-институциональные адаптационные мероприятия
	<p>времени ожидания выполнения контрольных процедур.</p> <p>Недостаток и трудности получения квот на автомобильные перевозки грузов по территории сопредельных государств.</p>	<p>других государствах в целях осуществления грузоперевозок в ЕС.</p> <p>Расширение пропускных способностей автомобильно-пропускного пункта (АПП). Внедрение и масштабирование системы электронной очереди на автомобильных пограничных пунктах пропуска.</p> <p>Введение безразрешительной системы перевозок грузов автомобильным транспортом на территории России и всём пространстве Глобальной Евразии.</p>
Воздушный транспорт	Запрет на полёты российских грузовых, грузопассажирских авиакомпаний в аэропорты и в воздушном пространстве недружественных государств.	Разработка рекомендаций по возвращению российских компаний на рынок транзитных перевозок грузов воздушным транспортом путём расширения объёмов транзитных перевозок через воздушные гавани дружественных и нейтральных государств Азии, Африки и Южной Америки.

*Источник: / Source: составлено авторами / compiled by the authors.*

В обширном исследовании барьерных мест функционирования МТК «Север – Юг», выполненном специалистами Евразийского банка развития (ЕАБР) (Винокуров, Ахунбаев и др., 2022), среди административных препятствий на пути грузопотоков выделяются негармонизированные таможенные процедуры в транзитных государствах:

1. Различия таможенного регулирования в транзитных странах в части предъявляемых требований и процедур.

2. Использование таможенными органами транзитных стран устаревших и не согласованных с соседними странами информационных систем, не позволяющих получать заранее сведения о поступающих на пограничный переход грузах и транспортных средствах.

3. Неудовлетворительное технико-технологическое обустройство пунктов таможенного контроля.

4. Отсутствие координации между таможенными органами сопредельных государств, не говоря уже об организации принципа «одного окна».

5. Установление предельных объёмов топлива в баках автотранспортных средств, въезжающих на территорию транзитного государства.

6. Несогласованность процедур весового контроля и взимания сборов за превышение весогабаритных параметров.

На железнодорожных пунктах пропуска (ЖДПП) и многосторонних автомобильных пунктах пропуска (МАПП) продолжается практика физического досмотра транспортных средств, грузов и контейнеров по причине недоверия работников таможни к сведениям, содержащимся в сопроводительных документах, тем более электронных.

Авторы указывают, что «проблемы в области таможенных процедур приводят к существенному увеличению времени простоя автотранспортных средств на границе – до 40% от общего времени в пути, а также к увеличению стоимости фрахта транспортных средств до 30% и к другим негативным последствиям» (Винокуров, Ахунбаев и др., 2022).

Одним из проявлений оппортунистического поведения и роста транзакционных издержек на маршрутах МТК является коррупция, получение работниками контролирующих органов взяток за превышение весогабаритных параметров, ускорение пограничных процедур, пропуск автотранспортных средств с неправильно оформленными сопроводительными документами. Одним из барьеров межгосударственных перевозок грузов железнодорожным транспортом является отсутствие свободного оборота вагонов между Россией и странами с шириной железнодорожной колеи европейского стандарта.

Особое внимание уделяется несовершенству систем управления перевозками по транспортным коридорам, в частности, МТК «Север – Юг», функционирующим на принципах межгосударственно-корпоративного партнерства. Координационный механизм может представлять собой государственно-частную ассоциацию, деятельность которой была бы направлена, прежде всего, на выработку сквозных тарифов и организацию курсирования контейнерных блок-поездов, следующих по жёстким «ниткам графика» в железнодорожных перевозках грузов и разработку мер по упрощению международных автомобильных перевозок.

В качестве механизма устранения перечисленных барьеров предлагается создание единого логистического оператора по маршрутам как на базе крупных логистических операторов из стран-членов ЕАЭС, так и на принципах совместного предприятия с участием национальных бизнес-структур из государств прохождения МТК.

### **3. Этапы разработки новых производственно-технологических и организационно-институциональных механизмов сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек межгосударственных перевозок грузов**

Наиболее важными этапами разработки производственно-технологических и организационно-институциональных механизмов сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек межгосударственных перевозок грузов являются следующие:

1. Оценка сильных и слабых сторон организационно-хозяйственной эффективности функционирования железнодорожных и автомобильных перевозок грузов в направлении «Север – Юг».

2. Описание и оценка транзитных рисков и транзакционных издержек (прежде всего в области таможенного оформления) перевозок грузов через Турцию, Иран, Армению, Грузию, Азербайджан, Саудовскую Аравию, ОАЭ.

3. Определение перспектив эффективного использования и роста перевозок грузов по маршрутам в обход России.

4. Оценка влияния на транспортно-логистические и производственно-технические процессы различных вариантов таможенной политики в области контроля подвижного состава грузов и контейнеров.

5. Учёт слабых сторон и использование конкурентных преимуществ и организационно-хозяйственной эффективности функционирования сухопутных пограничных переходов.

6. Анализ и оценка позитивных (прорывных) и негативных последствий эволюции институциональных ограничений со стороны наднациональных и национальных органов государственного управления и корпоративного сектора недружественных государств на развитие транспортно-логистического сектора России и дружественных стран.

7. Анализ и оценка актуальных процессов и выработка рекомендаций по организации приоритетности пропуска грузов по железнодорожной сети России для достижения целевых показателей роста транзитных перевозок с учётом снижения приоритетности транзитных контейнерных перевозок грузов из недружественных государств.

Так, в Правила недискриминационного доступа к инфраструктуре (ПНД), которые предположительно вступят в действие с 1 марта 2024 г., нужно закладывать экономически обоснованный принцип: приоритет грузов должен быть расположен в порядке наибольшего вклада в экономику страны.

Как отметил исполнительный директор Евразийского Союза участников железнодорожных грузовых перевозок С. Авсейков, «мы год работали по временному порядку, контейнеры там были реально выше нефтянки, выше угля, за исключением того, который был обозначен указами президента. И сейчас эта дискуссия в ближайшие пару недель будет

обсуждаться на уровне правительства. Для нас крайне важно сохранить ту позицию, которая была во временном порядке» (Белов, 2023б).

8. Выработка рекомендаций по организационно-институциональной увязке реализации проектов формирования новых торговых путей с развитием производств в других отраслях и секторах экономики.

В целом необходимы учёт политико-экономических, военно-стратегических и социально-культурных интересов стран и понимание ими угроз национальной безопасности при реализации трансграничных проектов, изучение особенностей реализации межгосударственных инфраструктурных инициатив. Целесообразно применение организационно-институциональных форм, минимизирующих, а то и вовсе исключаящих политические мотивы.

Прогнозируя ситуацию на 2024 г., заместитель генерального директора ОАО «РЖД», начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) А. Шило обратил внимание на то, что перевозки через порты Дальнего Востока и Арктики обеспечивают стратегическое преимущество России: «Мы здесь меньше всего зависим от наших зарубежных партнёров, и меньше всего факторов, которые могут повлиять на логистику» (Таранец, 2023).

Так, Северный морской путь проходит через исключительную экономическую зону РФ, что делает его независимым от политических решений других государств и способствует сокращению транзитных рисков и транзакционных издержек.

#### **4. Модернизация и расширение пропускных способностей железнодорожных и автомобильных пограничных пунктов пропуска**

На сети российских железных дорог расширяется сеть таможенных постов. Так, в 2023 г. на грузовом дворе станции Ростов-Западный Северо-Кавказской железной дороги начала работу зона таможенного контроля, что исключило излишние мультимодальные перевозки экспортно-импортных и транзитных грузов в места функционирования контролирующих структур (Евдокимов, 2023).

Для повышения пропускной способности железнодорожных пунктов пропуска ОАО «РЖД» предложило проводить досмотровые процедуры на станциях отправления в случае экспортных грузопотоков и на станциях назначения при перевозках импортных грузов в контейнерах (Семёнов, 2023).

Ещё одним направлением сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек является формирование и развитие института сопровождения транзитных перевозок грузов в разрезе видов транспорта и номенклатуры перевозимых грузов.

В настоящее время на границе России и Китая функционируют 19 пограничных пунктов пропуска, из них четыре железнодорожных: Забайкальск – Маньчжурия, Махалино (Камышовая) – Хуньчунь, Пограничный (Гродеково) – Суйфэньхэ, Нижнеленинское – Тунцзян. Планируется, что к 2027 г. будет завершена комплексная модернизация 13 из 19 пропускных пунктов (автомобильных, речных и железнодорожных) (Соляник, 2023). В результате пропускная способность этих переходов должна увеличиться в 6 раз, а объёмы передаваемых грузов – с 34 млн. до 100 млн. т. в год, т.е. в три раза. К 2026 г. планируется выполнить работы по модернизации автомобильного пункта пропуска (АПП) на автодороге Приаргунск – Хэйшаньтоу, в результате чего пропускная способность АПП вырастет в 5 раз (Шелкова, 2023).

Государственными органами России и КНР разрабатываются планы по строительству железной дороги Приаргунский – Хэйшаньтоу протяжённостью в зависимости от маршрута – 16-21 км, из них по российской территории – 7 км.

Вырабатываются предложения по увеличению времени работы действующих пунктов пропуска, осуществляется изменение классификации пункта пропуска Большой Уссурийский – Хэйсяцзыдао с пассажирского на грузопассажирский.

Рассматривается проект открытия третьего железнодорожного перехода между Казахстаном и Китаем со строительством железнодорожной линии Аягоз – Бахты в рамках китайской Инициативы «Пояс и путь» с участием ОАО «РЖД» и «Казахстан темир жолы». Реализация проекта позволит увеличить пропускную способность в китайско-казахстанском направлении до 20 млн. т. грузов в год.

Участие ОАО «РЖД» в софинансировании сооружения нового пункта пропуска и железной дороги к нему позволит российским грузоотправителям рассчитывать на выделение гарантированных провозных квот в рамках трёхстороннего межправительственного соглашения.

Кроме того, финансовые и кредитные ресурсы на строительство железной дороги Аягоз – Бахты и нового погранперехода готов выделить ЕАБР. Реализация этого проекта станет ярким примером сопряжения китайской Инициативы «Пояс и путь» и развития ТТС стран-членов ЕАЭС в целях создания Большого евразийского партнёрства.

### **5. Создание цифровых торговых путей в целях сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек межгосударственных перевозок грузов**

Одним из направлений снижения транзакционных издержек является реализация проектов создания международных цифровых транспортных коридоров на пространстве ЕАЭС и Глобальной Евразии, а также разработка моделей и концепций функционирования интеллектуальных пунктов пропуска.

В настоящее время налаживается взаимодействие между Государственной информационной системой электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) и импортозамещённой автоматизированной системой подготовки и оформления перевозочных документов на железнодорожные грузоперевозки ОАО «РЖД» по территории России – «ЭТРАН», позволяющей более 90% грузоотправителей взаимодействовать с ОАО «РЖД» посредством электронного документооборота (Зубов, 2023).

Продолжает развиваться проект по прослеживанию перемещения грузов с использованием электронных навигационных пломб. По сведениям заместителя Министра транспорта РФ Д. Баканова, в России навешивается более 50 тыс. пломб в год, что способствует упрощению таможенных и других досмотровых процедур, созданию «зелёных коридоров» (Карпович, 2023).

В 2023 г. было ратифицировано Соглашение о применении электронных навигационных пломб на территории ЕАЭС, а российский «Центр развития цифровых платформ», дочерняя компания ООО «РТ-Инвест Транспортные системы», получил статус национального оператора пломбирования. Ожидается, что система войдет в эксплуатацию в 1-ом полугодии 2024 г.

В 2023 г. был организован трансграничный сервис по ускоренной перевозке международных почтовых отправлений и грузов электронной коммерции в багажных вагонах по маршруту Хуньчунь (Китай) – Владивосток (Россия). Перевозки такого формата особенно востребованы грузополучателями из высокотехнологичных секторов экономики, а также компаниями трансграничной интернет-торговли.

### **Заключение**

**Внешнее санкционное давление оказывает и положительное влияние на реализацию транспортно-транзитного потенциала России.** В настоящее время Республика Беларусь осуществляет экспортные поставки калийных удобрений через 20 российских портов. В этих условиях требуется разработка транспортно-логистических механизмов обеспечения транзитных перевозок грузов из Союзного государства по МТК «Север – Юг» в направлении Азербайджана, Ирана и Индии.

Требуется организационно-институциональное оформление финансирования развития и модернизации ТТС Исламской республики Иран – узкого места МТК «Север – Юг».

Однако объёмы транзитных перевозок грузов не должны затруднять экспортные поставки российских предприятий экспортёрам, большинству которых пришлось резко изменить транспортно-логистические схемы вывоза своей продукции. Примечательны в этой связи планы по сооружению нового порта на Северо-западе России, специально ориентированного на перевалку белорусских транзитных грузопотоков.

Эффективным организационно-институциональным механизмом сокращения транзитных рисков и транзакционных издержек является **консолидация, формирование крупных транспортно-логистических компаний, осуществляющих транзитные перевозки грузов.**

Так, в ноябре 2023 г. Указом Президента РФ В. Путина акции Дальневосточного морского пароходства (ДВМП) – главного актива компании FESCO, переданы государственной корпорации «Росатом». Кроме того, в 2022 г. госкорпорация повысила свою долю в акционерном

капитале УК «Дело» с 30% до 49%. В настоящее время «Росатом» выступает единым инфраструктурным оператором СМП, управляет движением судов, осуществляет ледокольное сопровождение и отвечает за часть северного завоза.

Следует внимательно отнестись к предложениям **по организации совместных транспортно-логистических предприятий с Китаем, Турцией, Ираном и др. странами**. По мнению заместителя председателя общероссийской общественной организации «Российско-Азиатский союз промышленников и предпринимателей» А. Жилина, китайские грузоотправители заинтересованы в скорейшей реализации проектов строительства новой железнодорожной инфраструктуры в России в связи с тем, что «количество поездов Китай – Европа постоянно растёт, причём вне зависимости от политической напряжённости и санкционного режима» (Взаимный интерес к обновлению, 2023).

Большое научно-практическое значение будет иметь **разработка стратегии создания и функционирования наднациональной транспортно-транзитной компании** как эффективной организационно-институциональной формы обхода иностранных государственных и корпоративных санкций против России.

**В сокращении транзитных рисков и транзакционных издержек велика роль такого организационно-институционального механизма, как межгосударственно-корпоративное партнёрство**. Так, при формировании новых трансграничных железнодорожных маршрутов в КНР из Кемеровской области и Красноярского края (сооружение железной дороги Курагино – Кызыл (Россия) – Монголия – КНР) потребуется заключение межправительственного соглашения между Россией, Монголией и Китаем.

Образцом может быть реализация проекта сооружения железнодорожного мостового перехода Нижнеленинское – Тунцзян в Еврейской автономной области, основным инвестором которого стал Российско-китайский инвестиционный фонд, созданный Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ) и его китайскими партнёрами. Следует отметить, что РФПИ – давний партнёр инвестиционных фондов из стран исламского мира.

В мае 2023 г. на Международном экономическом форуме «Россия – Исламский мир» председатель совета директоров ГК «Дело» С. Шишкарёв предложил расширить пропускную способность МТК «Север – Юг» с запланированных к 2030 г. 30-32 млн. т. до 60 млн. т. грузов в год, создав **консорциум с арабскими инвестиционными фондами** (Волков, 2023б).

В этих условиях требуется проведение всестороннего анализа как потенциала традиционных маршрутов МТК «Север – Юг», так и новых транспортно-транзитных направлений с выработкой конкретных предложений по образованию и развитию Норманно-Арийского торгового пути XXI века, формированию коридора Северная Азия – Южная Азия (Северный Ледовитый океан – Индийский океан) (Зоидов и Медков, 2022а).

Актуальностью и практической значимостью характеризуются результаты оценки и анализа перспектив снижения транзитных рисков и транзакционных издержек **путём цифровизации, автоматизации и роботизации перевозочных процессов** в России, странах-членах ЕАЭС и других государствах Евразии и Глобального Юга.

Требуется подготовка рекомендаций для Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) по использованию электронных навигационных пломб, автоматической обработке получаемой информации, организации автоматизированной (беспилотной) перевозки грузов по мостовому переходу Благовещенск – Хэйхэ и другим межгосударственным путям сообщения и пограничным переходам.

#### Литература / References

1. Барышников, Г.Я. и Новосёлов, Д.А. (2019), «Проблемы использования трансграничных рек азиатского приграничья России», *Псковский регионологический журнал*, № 2 (38), с. 78-85. [Baryshnikov, G. Ya. and Novoselov, D. A. (2019), “Problems of using transboundary rivers of the Asian the borders of Russia”, *Pskov Regionological Journal*, no. 2 (38), pp. 78-85].
2. Белов, П. (2023а), «Один пояс – путей много», *РЖД-Партнер*, 20.10.2023, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/reviews/odin-poyas-putey-mnogo-sopryazhenie-transportnykh-koridorov-mezhdu-rf-i-knr-v-bolshey-stepeni-vidits/> (Дата обращения 16.11.2023). [Belov, P. (2023a),

“One belt – many ways”, *RZD-Partner*, 20.10.2023, available at: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/reviews/odin-poyas-putey-mnogo-sopryazhenie-transportnykh-koridorov-mezhdu-rf-i-kr-v-bolshey-stepeni-vidits/> (Accessed 16.11.2023)].

3. Белов, П. (2023б), “Рост контейнеров требует развития технологий перевозки”, *РЖД-Партнер*, 18.10.2023, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/reviews/rost-konteynerov-trebuets-razvitiya-tekhnologiy-perevozki/> (Дата обращения 16.11.2023). [Belov, P. (2023b), “Container growth requires the development of transportation technologies”, *RZD-Partner*, 18.10.2023, available at: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/reviews/rost-konteynerov-trebuets-razvitiya-tekhnologiy-perevozki/> (Accessed 16.11.2023)].

4. Борисов, Г.О., Дондоков, З.Б.Д. и Намжилова, В.О. (2017), “Экономический коридор Китай – Монголия – Россия: режим ожидания”, *ЭКО*, № 5 (515), с. 98-106. [Borisov, G.O., Dondokov, Z.B.D. and Namzhilova, V.O. (2017), “The China – Mongolia – Russia economic corridor: standby mode”, *ECO*, no. 5 (515), pp. 98-106].

5. Бродель, Ф. (2007), *Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV-XVIII вв. (в 3 томах). Т. 2. Игры обмена*, 2-е изд., пер. с фр. Л.Е. Куббеля, Весь мир, Москва, 672 с. [Braudel, F. (2007), *Material civilization, economics and capitalism, XV-XVIII centuries (in 3 volumes). Vol. 2. Exchange games*, 2nd ed., translated from French by L.E. Kubbel, The Whole World, Moscow, 672 p.].

6. Валлерстайн, И. (2018), *Миросистемный анализ. Введение*, пер. с англ. Н.В. Тюкиной, вступ. ст. и прил. Г.М. Дерлугьяна, изд. 2-е испр, УРСС: ЛЕНАНД, Москва, 304 с. [Wallerstein, I. (2018), *World system analysis. Introduction*, translated from English N.V. Tyukina, intro. art. and adj. G.M. Derlugyan, ed. 2nd edition, URSS: LENAND, Moscow, 304 p.].

7. “Взаимный интерес к обновлению” (2023), Интервью с заместителем председателя общероссийской общественной организации «Российско-Азиатский союз промышленников и предпринимателей» А. Жилиным, *Гудок*, 20.11.2023, доступно по адресу: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1651359&archive=2023.11.20> (Дата обращения 20.11.2023). [“Mutual interest in updating” (2023), Interview with the deputy chairman of the All-Russian public organization «Russian-Asian Union of Industrialists and Entrepreneurs” A. Zhilin, *Gudok*, 20.11.2023, available at: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1651359&archive=2023.11.20> (Accessed 20.11.2023)].

8. Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Забоев, А. и Усманов, Н. (2022), “Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура”, *Доклады и рабочие документы 22/2*, Евразийский банк развития, Алматы, Москва, 86 с. [Vinokurov, E., Ahunbaev, A., Zaboev, A. and Usmanov, N. (2022), “International transport corridor «North – South»: investment solutions and soft infrastructure”, *Reports and working papers 22/2*, Eurasian Development Bank, Almaty, Moscow, 86 p.].

9. Волков, С. (2023а), “Перевозчики нашли Европе замену”, *Гудок*, 22.11.2023, доступно по адресу: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1651572&archive=2023.11.22> (Дата обращения 22.11.2023). [Volkov, S. (2023a), “Carriers have found a replacement for Europe”, *Gudok*, 22.11.2023, available at: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1651572&archive=2023.11.22> (Accessed 22.11.2023)].

10. Волков, С. (2023б), “Трансграничный интерес”, *Гудок*, № 216 (27796), 23.11.2023, доступно по адресу: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1651654&archive=2023.11.23> (Дата обращения 25.11.2023). [Volkov, S. (2023b), “Cross-border interest”, *Gudok*, no. 216 (27796), 23.11.2023, available at: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1651654&archive=2023.11.23> (Accessed 25.11.2023)].

11. Гринберг, Р.С., Белозёров, С.А. и Соколовская, Е.В. (2021), “Оценка эффективности экономических санкций: возможности систематического анализа”, *Экономика региона*, т. 17, № 2, с. 354-374. [Grinberg, R.S., Belozerov, S.A. and Sokolovskaya, E.V. (2021), “Assessment of the effectiveness of economic sanctions: the possibilities of systematic analysis”, *Economy of region*, vol. 17, no. 2, pp. 354-374].

12. Евдокимов, И. (2023), “Таможня приблизилась к грузу”, Интервью с заместителем начальника Северо-Кавказской дирекции по управлению терминально-складским комплексом М. Сулганяном, *Гудок*, 24.10.2023, доступно по адресу: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1649084&archive=2023.10.24> (Дата

обращения 15.11.2023). [Evdokimov, I. (2023), “Customs approached the cargo”, Interview with the deputy head of the North Caucasian Directorate for the management of the terminal and warehouse complex M. Sultanyan, *Gudok*, 24.10.2023, available at: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1649084&archive=2023.10.24> (Accessed 15.11.2023)].

13. Занг, В.-Б. (1999), *Синергетическая экономика. Время и перемены в нелинейной экономической теории*, пер. с англ., Мир, Москва, 400 с. [Zang, W.-B. (1999), *Synergetic economics. Time and changes in nonlinear economic theory*, translated from English., World, Moscow, 400 p.].

14. Зойдов, К.Х. (2023), *Эволюционно-институциональный подход при исследовании и измерениях неравновесных процессов эволюции социально-экономических систем*, 3-е изд., исп. и доп., под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова, ИПР РАН, Москва, 517 с. [Zoidov, K.Kh. (2023), *An evolutionary-institutional approach to the study and measurement of non-equilibrium processes of the evolution of socio-economic systems*, 3rd edition, corrected and expanded, edited by Corresponding Member of the Russian Academy of Sciences V.A. Tsvetkov, MEI RAS, Moscow, 517 p.].

15. Зойдов, К.Х. и Медков, А.А. (2022а), “О необходимости и актуальности создания «мозгового центра» моделирования глобальной Евразии и торговых путей XXI века”, *Региональные проблемы преобразования экономики*, № 4 (138), с. 5-16. [Zoidov, K.Kh. and Medkov, A.A. (2022a), “On the necessity and relevance of creating a «think tank» for modeling global Eurasia and trade routes of the XXI century”, *Regional problems of economic transformation*, no. 4 (138), pp. 5-16].

16. Зойдов, К.Х. и Медков, А.А. (2022б), *Моделирование развития Глобальной Евразии в условиях новой экономической реальности*, под ред. к.ф.-м.н., доцента К.Х. Зойдова, ИПР РАН, Москва, 190 с. [Zoidov, K.Kh. and Medkov, A.A. (2022b), *Modeling the development of Global Eurasia in the new economic reality*, edited by Ph.D. Phys.&Math., Associate Professor K.Kh. Zoidov, MEI RAS, Moscow, 190 p.].

17. Зубов, А. (2023), “Синергия цифровых систем”, *Гудок*, № 211 (27791), 16.11.2023, доступно по адресу: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1651093&archive=2023.11.16> (Дата обращения 20.11.2023). [Zubov, A. (2023), “Synergy of digital systems”, *Gudok*, no. 211 (27791), 16.11.2023, available at: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1651093&archive=2023.11.16> (Accessed 20.11.2023)].

18. Карпович, П. (2023), “В Минтрансе РФ сообщили, что для перевозки грузов навешивается более 50 тысяч электронных навигационных пломб в год”, *РЖД-Партнер*, 16.11.2023, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/v-mintranse-rf-soobshchili-cto-dlya-perevozki-gruzov-naveshivaetsya-bolee-50-tysyach-elektronnykh-n/> (Дата обращения 16.11.2023). [Karpovich, P. (2023), “The Ministry of Transport of the Russian Federation reported that more than 50 thousand electronic navigation seals are hung for cargo transportation per year”, *RZD-Partner*, 16.11.2023, available at: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/v-mintranse-rf-soobshchili-cto-dlya-perevozki-gruzov-naveshivaetsya-bolee-50-tysyach-elektronnykh-n/> (Accessed 16.11.2023)].

19. Клейнер, Г.Б. (2021), *Системная экономика: шаги развития: Монография*, предисловие академика В.Л. Макарова, Издательский дом «НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА», Москва, 746 с. [Kleiner, G.B. (2021), *The systemic economy: the steps of development: Monograph*, preface by Academician V.L. Makarov, Publishing house «SCIENTIFIC LIBRARY», Moscow, 746 p.].

20. Корнаи, Я. (2002), “Системная парадигма”, *Вопросы экономики*, № 4, с. 4-22. [Kornai, Ya. (2002), “The system paradigm”, *Economic issues*, no. 4, pp. 4-22].

21. Макаров, А.В. и Макарова, Е.В. (2021), “Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия: проблемы и перспективы реализации”, *Проблемы Дальнего Востока*, № 4, с. 84-94. [Makarov, A.V. and Makarova, E.V. (2021), “The program for the creation of the China – Mongolia – Russia economic corridor: problems and prospects for implementation”, *Problems of the Far East*, no. 4, pp. 84-94].

22. Малов, В.Ю. (2022), “Транспортная сеть Азиатской части России: некоторые уроки истории и современность”, *ЭКО*, № 7, с. 99-113. [Malov, V.Yu. (2022), “The transport network of the Asian part of Russia: some lessons of history and modernity”, *ECO*, no. 7, pp. 99-113].

23. Мамышева, Е.П. (2019), “О роли государства в политико-административном, хозяйственном и социокультурном развитии Азиатской России”, *Вестник Бурятского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук*, № 1 (33), с. 229-233. [Mamysheva, E.P. (2019), “On the role of the state in the political, administrative, economic and socio-cultural development of Asian Russia”, *Bulletin of the Buryat Scientific Center of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences*, no. 1 (33), pp. 229-233].

24. Маничева, А. (2023), “Авиакомпании, летающие по РФ, могут частично перестать субсидировать в 2024 году”, *РЖД-Партнер*, 14.11.2023, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/aviakompanii-letayushchie-po-rf-mogut-chastichno-perestat-subsidirovat-v-2024-godu/> (Дата обращения 14.11.2023). [Manicheva, A. (2023), “Airlines flying in the Russian Federation may partially stop subsidizing in 2024”, *RZD-Partner*, 14.11.2023, available at: <https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/aviakompanii-letayushchie-po-rf-mogut-chastichno-perestat-subsidirovat-v-2024-godu/> (Accessed 14.11.2023)].

25. Метцель, М. (2022), “Путин назвал 2020-е годы периодом укрепления экономического суверенитета России”, *ТАСС*, доступно по адресу: <https://tass.ru/ekonomika/14831729> (Дата обращения 16.11.2023). [Metzel, M. (2022), “Putin called the 2020s a period of strengthening Russia's economic sovereignty”, *TASS*, available at: <https://tass.ru/ekonomika/14831729> (Accessed 16.11.2023)].

26. Норт, Д. (1997), *Институты, институциональные изменения и функционирование экономики*, пер. с англ. А.Н. Нестеренко, Фонд экономической книги «Начала», Москва, 302 с. [North, D. (1997), *Institutions, institutional changes and the functioning of the economy*, trans. from Engl. by A.N. Nesterenko, Foundation of the economic book «Beginnings», Moscow, 302 p.].

27. Семёнов, А. (2023), “Масштабная синхронизация”, *Гудок*, № 196 (27776), 25.10.2023, доступно по адресу: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1649179&archive=2023.10.25> (Дата обращения 15.11.2023). [Semenov, A. (2023), “Large-scale synchronization”, *Gudok*, no. 196 (27776), 25.10.2023, available at: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1649179&archive=2023.10.25> (Accessed 15.11.2023)].

28. Соляник, А. (2023), “Погранпереходы в тренде”, *Гудок*, № 190 (27770), 17.10.2023, доступно по адресу: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1648574&archive=2023.10.17> (Дата обращения 16.11.2023). [Solyanik, A. (2023), “Border crossings are trending”, *Gudok*, no. 190 (27770), 17.10.2023, available at: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1648574&archive=2023.10.17> (Accessed 16.11.2023)].

29. Таранец, И. (2023), “Эффективное продвижение грузов”, *Гудок*, 18.10.2023, доступно по адресу: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1648650&archive=2023.10.18> (Дата обращения 15.11.2023). [Taranets, I. (2023), “Effective cargo promotion”, *Gudok*, 18.10.2023, available at: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1648650&archive=2023.10.18> (Accessed 15.11.2023)].

30. Шаронова, О. (2023), “Выгодные полувагоны”, *Гудок*, № 213 (27793), 20.11.2023, доступно по адресу: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1651353&archive=2023.11.20> (Дата обращения 25.11.2023). [Sharonova, O. (2023), “Profitable gondola cars”, *Gudok*, no. 213 (27793), 20.11.2023, available at: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1651353&archive=2023.11.20> (Accessed 25.11.2023)].

31. Шелкова, О. (2023), “Забайкалье притягивает инвестиции”, *Гудок*, № 215 (27795), 22.11.2023, доступно по адресу: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1651571&archive=2023.11.22> (Дата обращения 15.11.2023). [Shelkova, O. (2023), “Transbaikalia attracts investments”, *Gudok*, no. 215 (27795), 22.11.2023, available at: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1651571&archive=2023.11.22> (Accessed 15.11.2023)].

32. Шиловский, М.В. (2008), “«Проектная экономика» в Азиатской части России: три века движения на Восток”, *Иркутский историко-экономический ежегодник*, Иркутск, с. 162-167. [Shilovsky, M.V. (2008), “«Project economy» in the Asian part of Russia: Three centuries of movement to the East”, *Irkutsk Historical and Economic Yearbook*, Irkutsk, pp. 162-167].

33. Яременко, Ю.В. (1999), *Приоритеты структурной политики и опыты реформ*, Наука, Москва, 414 с. [Yaremenko, Yu.V. (1999), *Priorities of structural policy and experiences of reforms*, Nauka, Moscow, 414 p.].

34. Alchian, A.A. (1950), “Uncertainty, evolution, and economic theory”, *Journal of Political Economy*, vol. 58, no. 3, pp. 211-221.

35. Hufbauer, G.C., Schott, J.J., Elliott, K.A. and Oegg B. (2007), *Economic sanctions reconsidered*, 3rd ed., Peterson Institute for International Economics, Washington, DC, 233 p.

36. Morgan, T.C., Bapat, N. and Kobayashi, Y. (2014), "Threat and imposition of economic sanctions 1945-2005: Updating the TIES dataset", *Conflict Management and Peace Science*, vol. 31, no. 5, pp. 541-558.

37. Mulder, N. (2022), "How America Learned to Love (Ineffective) Sanctions", *Foreign Policy*, January 30, available at: <https://foreignpolicy.com/2022/01/30/us-sanctions-reliance-results/> (Accessed 12.09.2023).

38. Nelson, R.R. and Winter, S.G. (1985), *An evolutionary theory of economic change*, Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, Mass., 452 p.

#### Об авторах

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

Медков Алексей Анатольевич, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, руководитель Центра, Институт проблем рынка РАН, Москва.

Зоидов Зафар Кобилджонович, научный сотрудник, руководитель Центра информационного администрирования, Институт проблем рынка РАН, Москва.

#### About authors

*Kobiljon 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.

*Zafar K. Zoidov*, Research fellow, Head of the Information Administration Center, Market Economy Institute of RAS, Moscow.