

УДК 656:338.47
ББК 65.37+65.40
JEL L92

Развитие логистической инфраструктуры как стратегическое направление интеграции России в систему международных транспортных коридоров¹

Прокофьева Татьяна Анатольевна, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры логистики и экономической информатики, Российский химико-технологический университет им. Д.И. Менделеева (РХТУ), президент Ассоциации «Логинвест», вице-президент Национальной логистической ассоциации (НЛА) России, 1-я Миусская ул., 3, 125047, Москва, Россия
E-mail: Log-invest@mail.ru

Аннотация. В условиях глобализации экономики, создания крупных транснациональных корпораций и интеграции транспорта ряда государств в мировую транспортную систему идет интенсивный процесс формирования международных транспортных коридоров, обеспечивающих ускоренное продвижение крупных товароматериальных потоков между различными странами и континентами на основе внедрения современных логистических технологий доставки грузов.

Ключевые слова: экономика, транспорт, интеграция, Транссибирская магистраль, логистика, перевозки, грузопоток, доставка, государство, Россия, Сибирь, Дальний Восток, международные стандарты.

Development of logistics infrastructure as a strategic direction for Russia's integration into the system of international transport corridors

Taniana A. Prokofieva, Ph.D. in Economics, professor, logistics' department professor at D.I. Mendeleev University of chemical technology, the president of Loginvest association, Vice President of National Logistics Association (NLA) of Russia, 1st Miusskayast, 3, 125047, Moscow, Russia
E-mail: Log-invest@mail.ru

Annotation. In the context of the globalization of the economy, the creation of large transnational corporations and the integration of the transport of a number of states into the world transport system, an intensive process of formation of international transport corridors is underway, ensuring the accelerated promotion of large commodity flows between different countries and continents on the basis of the introduction of modern logistics technologies for the delivery of goods.

Key words: economics, transport, integration, Trans-Siberian Railway, logistics, transportation, freight traffic, delivery, state, Russia, Siberia, the Far East, international standards.

В соответствии с определением группы экспертов комитета по транспорту ЕЭК ООН, под международным транспортным коридором (МТК) понимается часть национальной или международной транспортной системы, обеспечивающая значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными странами и континентами, включающая в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта,

¹ В статье использованы материалы доклада Прокофьевой Т.А. «Кластерный подход к управлению развитием логистической инфраструктуры национальных и международных транспортных коридоров» на VII-ой Международной научной конференции «Перспективы развития логистики и управления цепями поставок» 18 апреля 2017 года. Москва. Высшая школа экономики. — М.: Изд. «Эс-Си-Эм Консалтинг», 2017.

работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок².

Целью формирования и развития МТК³ на территории России является:

- Обеспечение условий для повышения надежности и эффективности российских внешнеторговых перевозок;
- Вовлечение дополнительных транзитных грузопотоков на транспортные коммуникации страны;
- Привлечение отечественных и иностранных инвестиций на развитие транспортной инфраструктуры;
- Создание условий для ускорения развития регионов страны, расположенных в зоне тяготения к трассам МТК;
- Обеспечение интеграции российского транспорта в европейскую и мировую транспортные системы в качестве равноправного партнера.

Располагая системой морских портов на Балтийском, Северном, Азово-Черноморском, Каспийском и Дальневосточном бассейнах, развитыми сетями железных дорог и внутренних судоходных путей, протяженной сетью автомобильных дорог, комплексом международных аэропортов, воздушными трассами, проходящими над территорией страны в широтном и меридиональном направлениях, Россия обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс для обеспечения евроазиатских связей в глобальной системе МТК.

Факторы, обеспечивающие России конкурентные преимущества в глобальной системе МТК^{4,5}:

- Наличие развитой транспортной инфраструктуры, обеспечивающей кратчайшее наземное сообщение на направлении Европа – Азиатско-Тихоокеанский регион;
- Позиционирование на рынке транзитных перевозок в качестве равноправного партнера, предлагающего транспортному сообществу транзитные ресурсы, отвечающие требованиям нового века.
- Исключительно благоприятное географическое положение в центре геостратегического треугольника: Страны ЕС – Страны Восточной Азии – Страны НАФТА (см. рис. 1)⁶.

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по осям Запад–Восток и Север–Юг и совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России, в районе тяготения которых сосредоточено свыше 80% населения и промышленного потенциала Российской Федерации. Из этого следует, что развитие международных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам Российской Федерации.

Общий объем перевозок грузов в контейнерах между Западной Европой и Восточной Азией составляет более 8 млн. TEU при суммарной стоимости товарной массы свыше 400 млрд. долларов США. Эти перевозки осуществляются, в основном, традиционным южным морским путем, срок доставки грузов по которому достигает 35-40 суток.

² Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНТИ РАН. 2010. – 312 с.

³ Там же.

⁴ Там же.

⁵ Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры евроазиатских МТК – стратегическое направление реализации транзитного потенциала и интенсивного экономического роста регионов России (с. 134–154) / Сборник докладов III Международной научно-практической конференции «Финансовая стратегия предприятий в условиях нестабильности экономики». 28 марта 2019 г. Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка (ИТКОР), Академия менеджмента и бизнес-администрирования, Издательский дом «Экономика и жизнь». Под ред. профессора Якутина Ю.В. – М.: АНО «Академия менеджмента и бизнес-администрирования», 2019. – 220с.

⁶ Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНТИ РАН. 2010. – 312 с.



Рис. 1. Геостратегический треугольник XXI века

В перспективе Россия в состоянии переключить значительную часть транзита между Восточной Азией и Европой (до 20-25 процентов) на свои транспортные коммуникации и сократить общее время транспортировки грузов в 2–3 раза.

Одной из приоритетных подпрограмм ФЦП «Развитие транспортной системы России на период до 2020 года» является подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг». В подпрограмме подчеркивается, что важным элементом транспортной стратегии является формирование международных транспортных коридоров, проходящих по территории России. Оно открывает новые экономические возможности в связи с глобализацией экономики и кардинальным увеличением объемов товарообмена между государствами и континентами.

По сути транзит является экспортом транспортных услуг при следовании груза и транспортного средства по территории России и позволяет эффективно использовать отечественные транспортные системы, стимулируя их совершенствование. В ряде европейских стран — Польше, Германии, Венгрии, Австрии, Нидерландах и др. транзит превращен в доходные статьи бюджетов. Так, в Нидерландах доля доходов от транзита составляет более 40% от общего объема доходов от экспорта услуг.

Российская Федерация, занимающая более 30 процентов территории Евразийского континента и располагающая высокоразвитой транспортной системой, объективно является естественным сухопутным мостом, обеспечивающим транзитные связи на этом направлении. Однако мощный транзитный потенциал России используется недостаточно. Так, транзитные перевозки контейнеров по Транссибирской магистрали составляют в настоящее время лишь около 1,0 % от общей величины транзита в направлении Восток - Запад.

У России имеются значительные возможности кардинально изменить расстановку сил. Для этого необходимо обеспечить, прежде всего, ускоренную модернизацию транспортных коридоров, в том числе МТК на Японию, Корею и Китай с целью привлечения международных транзитных грузопотоков.

Международный транзит в широтном направлении по Транссибу как составной части евроазиатского МТК «Запад – Восток», не только обеспечит дополнительные финансовые поступления, но также будет способствовать развитию богатейших территорий Сибири и Дальнего Востока. Это стимулирует развитие транспортной инфраструктуры в зоне перспективных месторождений топливно-сырьевых ресурсов, и явится условием обеспечения экономической безопасности страны. Кроме того, с развитием транспортных путей повысится промышленное производство на обширных слабо освоенных территориях, активизируется социально-экономическая сфера Сибири и Дальнего Востока, будут созданы условия для демографического оздоровления региона. Рост населения и укрепление экономического потенциала малозаселенных приграничных областей снизит угрозу территориальной целостности государства на его восточных рубежах.

Второй глобальный международный евроазиатский транспортный коридор меридионального направления «Север – Юг» обеспечит транзитную связь через Россию Северной и Центральной Европы с государствами Персидского залива и Индией⁷.

На усиление транзитной независимости России в зоне Балтики было направлено создание паромной переправы «Санкт-Петербург – Калининград – порты Германии (Мукран и Киль)», которая позволяет также разрешить проблему транспортно-экономических связей с обособленной российской территорией – Калининградской областью.

Международные транспортные коридоры сыграют значительную роль и в повышении эффективности внешней торговли России. В настоящее время перевозки экспортно-импортных российских грузов, тяготеющие к МТК, составляют порядка 400 млн. тонн в год.

Привлечение на транспортные коммуникации России порядка 5–7 % от общего объема транзитных перевозок в евроазиатском сообщении обеспечит, по оценке Минтранса России, рост ежегодных доходов отечественных транспортных и операторских компаний на 2-3 млрд. долларов США⁸.

В мировой практике прослеживается неуклонная тенденция совершенствования технологии грузовых перевозок, связанная с концентрацией транспортных потоков и ростом контейнерных перевозок по интермодальным транспортным коридорам, которые должны стать основой единой глобальной транспортной сети XXI века, создание и функционирование которой является одной из главных задач евроазиатской транспортной политики. В Западной и Центральной Европе, где коммуникации более развиты по сравнению со странами Восточной Азии, формирование базовой системы транспортных коридоров уже в основном завершилось.

В настоящее время и в Европе и в Азии признается основополагающее значение интегрированной и четко функционирующей евроазиатской наземной транспортной системы, которая облегчила бы международную торговлю и туризм и способствовала бы экономическому развитию стран на всем евроазиатском континенте.

Наибольшая степень готовности для реализации евроазиатского наземного транспортного коридора имеется у транссибирского контейнерного моста, основой которого служит действующая Транссибирская железнодорожная магистраль, протянувшаяся на 10 тысяч километров. Она представляет собой как бы стержень коридора, использование

⁷ Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНТИ РАН. 2010. – 312 с.

⁸ Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры евроазиатских МТК – стратегическое направление реализации транзитного потенциала и интенсивного экономического роста регионов России (с. 134–154) / Сборник докладов III Международной научно-практической конференции «Финансовая стратегия предприятий в условиях нестабильности экономики». 28 марта 2019 г. Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка (ИТКОР), Академия менеджмента и бизнес-администрирования, Издательский дом «Экономика и жизнь». Под ред. профессора Якутина Ю.В. – М.: АНО «Академия менеджмента и бизнес-администрирования», 2019. – 220с.

которого позволяет на 8 тыс км сократить путь между Европой и Северной Азией и экономить от 8-10 до 20-25 суток транзитного времени⁹.

Железнодорожные перевозки между Европой и Азией на базе интеграции экономического и технологического потенциала железнодорожных систем Запада, РФ и Востока, оптимизация взаимодействия с железными дорогами Германии, Финляндии, КНР в части гармонизации правовой и технологической базы международных перевозок имеют стратегическое значение.

Большое значение для дальнейшего развития Транссиба имеют восстановление Транскорейской железной дороги и соединение ее с Транссибирской магистралью, создание сухопутного моста от Республики Корея в Западную Европу через РФ.

В настоящее время в мировой торговле интенсивно нарастают евразийские торгово-экономические связи. Транссиб может сыграть здесь важную роль как альтернатива крупным океаническим маршрутам между странами АТР и Европой.

Для реализации транзитного потенциала Транссиба необходимо создание в Азиатской части России опорной сети логистических центров, обеспечивающих внедрение современных логистических сквозных технологий и транспортно-логистического сервиса, соответствующего международным стандартам^{10,11}.

Для принятия и переработки грузов, следующих в интермодальном сообщении по российской части международных транспортных коридоров, и обеспечения соответствующего уровня сервисного обслуживания первостепенное значение, наряду с развитием транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, имеет создание в крупных транспортных узлах вдоль трассы МТК мультимодальных терминальных комплексов и транспортно-логистических центров, функционирующих на основе передовых логистических технологий и обеспечивающих интеграцию товароматериальных, информационных, сервисных и финансовых потоков.

Основополагающими элементами логистической инфраструктуры МТК являются мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ), функционирующие, на коммерческой корпоративной основе, обеспечивающие скоординированное взаимодействие всех видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса, рассматриваемые как стратегические точки роста экономики России^{12,13}.

По оценке экспертов, в первой четверти XXI века в крупнейших транспортных узлах мира будет создано порядка 60-70 МТЛЦ международного уровня, которые будут связаны

⁹ Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры евроазиатских МТК – стратегическое направление реализации транзитного потенциала и интенсивного экономического роста регионов России (с. 134 – 154) / Сборник докладов III Международной научно-практической конференции «Финансовая стратегия предприятий в условиях нестабильности экономики». 28 марта 2019 г. Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка (ИТКОР), Академия менеджмента и бизнес-администрирования, Издательский дом «Экономика и жизнь». Под ред. профессора Якутина Ю.В.– М.: АНО «Академия менеджмента и бизнес-администрирования», 2019. – 220с.

¹⁰ Прокофьева Т.А. Создание логистических центров и интегрированных транспортно-логистических систем в регионах Сибири и Дальнего Востока / В книге DR-LOG 2009 «Логистика и управление цепями поставок: современные тенденции в Германии и России» /Под ред. проф. Д.А. Иванова и проф. У. Майнберга. – Берлин: Издательство Cuvillier. 2009. – С. 218-228.

¹¹ Прокофьева Т.А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в Азиатской части России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе Евроазиатских МТК // Деловой ритм Поволжья, июнь, 2011. С. 38-49.

¹² Прокофьева Т.А. Мультимодальные транспортно-логистические центры как стратегические точки роста экономики Сибири и Дальнего Востока. // Логистика сегодня. – 2005. – № 3.

¹³ Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры евроазиатских МТК – стратегическое направление реализации транзитного потенциала и интенсивного экономического роста регионов России (с. 134 – 154) / Сборник докладов III Международной научно-практической конференции «Финансовая стратегия предприятий в условиях нестабильности экономики». 28 марта 2019 г. Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка (ИТКОР), Академия менеджмента и бизнес-администрирования, Издательский дом «Экономика и жизнь». Под ред. профессора Якутина Ю.В.– М.: АНО «Академия менеджмента и бизнес-администрирования», 2019. – 220с.

В условиях глобализации мировой экономики первостепенное геополитическое и социально-экономическое значение приобретает развитие транспортно-логистической инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока, для обеспечения надежных связей со всеми регионами страны, вовлечения в эксплуатацию богатейших природных ресурсов и притока в эти районы трудоспособного населения, устойчивого развития Сибири и Дальнего Востока в составе единого геополитического и социально-экономического пространства Российской Федерации¹⁶.

По уровню национального богатства, как в абсолютном исчислении, так и на душу населения Россия является самой богатой страной в мире (400 тыс. долл. на 1 жителя России против 320 тыс. долл. на 1 жителя США и Канады вместе взятых). Если сравнить такую составляющую национального богатства как разведанные запасы природных ресурсов на душу населения, Россия – 160 тыс. долл., а США и Канада – 16 тыс. долл., т.е. разрыв отличается на порядок и так по многим другим параметрам¹⁷.

Обращает на себя внимание огромная дифференциация регионов России по уровню жизни и многим другим социально-экономическим показателям. Так, величина регионального валового продукта, отнесенного на душу населения, различается по отдельным регионам на три с лишним порядка, т.е. более чем в 30 раз. По величине показателя потребления инвестиций на душу населения разброс по регионам еще выше и оценивается в 230 раз. Для сравнения – по странам Европейского Союза максимальный разрыв по ряду социально-экономических и технико-экономических показателей не превышает по отдельным странам 7-8 раз.

Дальнейший подъем экономики России невозможен без эффективного, стабильного и сбалансированного социально-экономического развития регионов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока, без создания условий для транспортно-промышленного развития этой территории.

Прежде всего, необходимо завершить формирование опорного каркаса магистральной транспортной сети на территории Сибири и Дальнего Востока. На рисунке 4 представлена схема опорного каркаса сети путей сообщения транспортной системы России начала XXI столетия, разработанная Сибирским отделением РАН с участием ведущих ученых и специалистов в области транспорта.

Как свидетельствует представленная на рис. 3 схема опорного каркаса сети путей сообщения транспортной системы России, в настоящее время экономически освоенной и заселенной является преимущественно южная часть Сибири и Дальнего Востока, расположенная вдоль трассы Транссиба и Байкало-Амурской магистрали (БАМ)¹⁸.

Дальнейший подъем экономики России невозможен без эффективного, стабильного и сбалансированного социально-экономического развития регионов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока, без создания условий для транспортно-промышленного развития этой территории.

Выполнение этих условий, опирающихся на мощную экономическую базу и учитывающих особенности мировой экономической системы, позволит повысить инвестиционную привлекательность территории, реально улучшить качество жизни населения.

Попытки ускоренного промышленного освоения перспективных месторождений районов Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока предпринимались и ранее, но особую остроту ситуация приобрела для России в связи с распадом СССР и разбалансированием

¹⁶ Прокофьева Т.А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в Азиатской части России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе Евроазиатских МТК // Деловой ритм Поволжья, июнь, 2011. С. 38-49.

¹⁷ Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры – стратегическое направление реализации транзитного потенциала России в системе Евроазиатских МТК и интенсивного экономического роста регионов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока // Инновации транспорта. – 2015. – № 4 (22). – С. 35-40.

¹⁸ Там же.

промышленно-сырьевой основы экономики. В настоящее время на Востоке страны существует лишь Южный экономический пояс по линии Транссибирской магистрали и отдельные, разбросанные по территории, очаги промышленного производства. Остальное пространство восточных и северных регионов страны фактически остается незадействованным, слабо хозяйственно освоенным и малозаселенным.



Рис. 3. Формирование опорного каркаса транспортной сети в Азиатской части России в XXI веке

Исключительно важное значение приобретает реализация в XXI веке проекта строительства Северо-Сибирской магистрали как продолжение на запад Байкало-Амурской магистрали от Усть Илимска до Нижневартовска и далее строительство железной дороги Баренцкомур до порта Индига с последующим формированием Северо-Российского Евразийского МТК – второго широтного национального и международного транспортного коридора между европейской и азиатской частью России, а также между государствами Западной Европы и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Литература

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-6 (в редакции распоряжения Правительства РФ от 11 июня 2014 г. № 1032-р).
2. Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. 2-е изд. / Пер. с англ. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005. – 640 с.
3. Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспортировка и доставка грузов: Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1990. – 279 с.
4. Прокофьева Т.А. Кластерный подход к управлению развитием логистической инфраструктуры национальных и международных транспортных коридоров (с. 196-222). / Перспективы развития логистики и управления цепями поставок: Сборник научных трудов VII Международная научная конференция (18 апреля 2017 года. Москва, Высшая школа экономики) / Науч. ред. В.И. Сергеев. Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». — М.: Изд. «Эс-Си-Эм Консалтинг», 2017. – 200 экз. – Ч.1. – 392 с.
5. Прокофьева Т.А. Мультимодальные транспортно-логистические центры как стратегические точки роста экономики Сибири и Дальнего Востока // Логистика сегодня. –

2005. – № 3.

6. Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры – стратегическое направление реализации транзитного потенциала России в системе Евроазиатских МТК и интенсивного экономического роста регионов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока // Инновации транспорта, 2015, № 4 (22). – С. 35-40.

7. Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры – стратегическое направление реализации транзитного потенциала России в системе Евроазиатских МТК и интенсивного экономического роста регионов Европейского севера, Сибири и Дальнего Востока (с. 540-552) / Сб. трудов Международной научно-практической конференции «Транспортные системы: тенденции развития», 26–27 сентября 2016 года (Proceedings of the International Scientific and Practical Conference «Development Trends in Transport Systems» (TranSysTrends) МИИТ, September, 26–27, 2016) / Под общей редакцией д.т.н., профессора Б.А. Лёвина, председателя оргкомитета конференции. – М.: МИИТ, 2016. – 900 с.

8. Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры евроазиатских МТК – стратегическое направление реализации транзитного потенциала и интенсивного экономического роста регионов России (с. 134–154) / Сборник докладов III Международной научно-практической конференции «Финансовая стратегия предприятий в условиях нестабильности экономики». 28 марта 2019 г. Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка (ИТКОР), Академия менеджмента и бизнес-администрирования, Издательский дом «Экономика и жизнь». Под ред. профессора Якутина Ю.В. – М.: АНО «Академия менеджмента и бизнес-администрирования», 2019. – 220с.

9. Прокофьева Т.А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в Азиатской части России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе Евроазиатских МТК // Деловой ритм Поволжья, июнь, 2011. С. 38-49.

10. Прокофьева Т.А. Создание логистических центров и интегрированных транспортно-логистических систем в регионах Сибири и Дальнего Востока / В книге DR-LOG 2009 «Логистика и управление цепями поставок: современные тенденции в Германии и России» / Под ред. проф. Д.А. Иванова и проф. У. Майнберга. – Берлин: Издательство Cuvillier, ISBN. 2009 – С. 218-228.

11. Прокофьева Т.А. Управление развитием логистической инфраструктуры для реализации внешнеторгового и транзитного потенциала России в системе Евроазиатских международных транспортных коридоров / Сб. научных трудов по материалам VIII международной научно-практической конференции «Логистика и экономика ресурсоэнергосбережения в промышленности ЛЭРЭП-8- 19-20 ноября 2014 г. (г. Москва) – Саратов: Саратовский ГТУ им. Ю.А. Гагарина. – 2014. – С.257-262.

12. Прокофьева Т.А. Транспортная стратегия России и логистический подход к ее реализации // В центре экономики. – 2020. – № 4. – С. 18-27. – Режим доступа: <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/25>.

13. Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Строительство Северо-Сибирской магистрали – один из главных приоритетов развития транспортной системы Сибири и экономики России в целом // В центре экономики. – 2020. – № 3. – С. 5-31. – Режим доступа: <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/17>.

14. Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНТИ РАН. 2010. – 312 с.

References

1. Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. Approved by the order of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008 No. 1734-6 (as amended by the order of the Government of the Russian Federation of June 11, 2014 No. 1032-r).

2. Bowersox Donald J., Kloss David J. Logistics: an integrated supply chain. 2nd ed. / Per. from English. – М.: CJSC "Olymp-Business", 2005. – 640 p.

3. Benson D., Whitehead J. Transportation and delivery of goods: Per. from English. – M.: Transport, 1990. – 279 p.
4. Prokofieva T.A. Cluster approach to managing the development of the logistics infrastructure of national and international transport corridors (p. 196-222). / Prospects for the development of logistics and supply chain management: Proceedings of the VII International Scientific Conference (April 18, 2017. Moscow, Higher School of Economics) / Scientific. ed. IN AND. Sergeev. Nat. issled. University Higher School of Economics. – M.: Ed. CSM Consulting, 2017. – 200 copies. – Part 1. – 392 p.
5. Prokofieva T.A. Multimodal transport and logistics centers as strategic points of economic growth in Siberia and the Far East // Logistics today. – 2005. – No. 3.
6. Prokofieva T.A. Development of logistics infrastructure is a strategic direction for realizing the transit potential of Russia in the system of Eurasian ITC and intensive economic growth in the regions of the European North, Siberia and the Far East // Transport Innovations, 2015, no. 4 (22). – P. 35-40.
7. Prokofieva T.A. The development of logistics infrastructure is a strategic direction for the implementation of the transit potential of Russia in the system of the Eurasian ITC and the intensive economic growth of the regions of the European North, Siberia and the Far East (p. 540-552) / Coll. Proceedings of the International Scientific and Practical Conference "Development Trends in Transport Systems" (TransSysTrends) MIIT, September 26-27, 2016) / Under by the general editorship of Doctor of Technical Sciences, Professor B.A. Lyovin, chairman of the organizing committee of the conference. – M.: MIIT, 2016. – 900 p.
8. Prokofieva T.A. The development of the logistics infrastructure of the Eurasian ITCs is a strategic direction for realizing the transit potential and intensive economic growth of Russian regions (pp. 134-154) / Collection of reports of the III International Scientific and Practical Conference "Financial Strategy of Enterprises in an Instable Economy". March 28, 2019 Financial University under the Government of the Russian Federation, Institute for Research on Goods Movement and Wholesale Market Conjuncture (ITKOR), Academy of Management and Business Administration, Publishing House "Economics and Life". Ed. Professor Yakutin Yu.V. – M.: ANO "Academy of Management and Business Administration", 2019. – 220p.
9. Prokofieva T.A. Development of transport and logistics infrastructure in the Asian part of Russia - a strategic direction for the implementation of the country's transit potential in the system of Eurasian ITC // Business rhythm of the Volga region, June, 2011. Pp. 38-49.
10. Prokofieva T.A. Creation of logistics centers and integrated transport and logistics systems in the regions of Siberia and the Far East / In the book DR-LOG 2009 "Logistics and supply chain management: current trends in Germany and Russia" / Ed. prof. YES. Ivanova and prof. W. Meinberg. - Berlin: Cuvillier Publishing House, ISBN. 2009. – P. 218-228.
11. Prokofieva T.A. Management of the development of logistics infrastructure for the implementation of the foreign trade and transit potential of Russia in the system of the Euro-Asian international transport corridors / Coll. scientific papers based on the materials of the VIII international scientific-practical conference "Logistics and economics of resource-energy saving in the industry LEREP-8. – November 19-20, 2014 (Moscow) – Saratov: Saratov State Technical University named after Yu.A. Gagarin. – 2014. – P. 257-262.
12. Prokofieva, T.A. Transport strategy of Russia and the logistics approach to its implementation. At the center of the economy. – 2020. – No. 4. – P. 18-27. – Access mode: <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/25>.
13. Prokofieva T.A., Goncharenko S.S. Construction of the North-Siberian Railway is one of the main priorities for the development of the transport system of Siberia and the Russian economy as a whole // In the center of economics. – 2020. – No. 3. – P. 5-31. – Access mode: <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/17>.
14. Reser S.M., Prokofieva T.A., Goncharenko S.S. International transport corridors: problems of formation and development. – M.: VINITI RAN. 2010. – 312 p.