

Процесс эффективного управления Евроазиатской транспортной системой на условиях интеграции

Пустынникова Екатерина Васильевна

Д-р экон. наук, проф. каф. экономики и предпринимательства

ORCID: 0000-0003-1254-2707, e-mail: ebrezneva@list.ru

Ульяновский государственный университет, 432001, ул. Льва Толстого, 42, г. Ульяновск, Россия

Аннотация

Трансформация международных отношений, вызванных геополитическими процессами, существенно влияет на тенденции развития во внешнеторговой деятельности, глобальную перестройку каналов товародвижения, изменения условий валютного, таможенного регулирования, кредитования и инвестирования. Обеспечение в Евроазиатском регионе стабильности, безопасности и процветания отвечает интересам многих государств, прежде всего Российской Федерации и Китая, а также их ближайших партнеров. Реализация проекта по строительству и модернизации Евроазиатской транспортной системы не только позволит нейтрализовать риски в условиях международных вызовов, но и поспособствует созданию новой экосистемы, обладающей большим потенциалом в новых реалиях. Согласование и совместная координация действий в соответствии с поступательной реализацией интеграционного процесса по созданию региональной экосистемы в международном формате будут способствовать созданию взаимовыгодного партнерства, развитию устойчивых долгосрочных связей по реализации торговых, научно-производственных, логистических проектов. Построение международной архитектуры стратегического партнерства в формате региональных и отраслевых взаимодействий – это реальный и потенциально успешный подход повышения эффективности региональной экономической кооперации. Актуальность исследования также подтверждается положениями проекта по развитию транспортно-логистического и экономического сотрудничества до 2030 г. по приоритетным стратегическим направлениям, прежде всего в финансовой, в промышленно-технологической и транспортно-логистической областях. Научная новизна исследования заключается во всестороннем и комплексном изучении роли и потенциала региональной кооперации и интеграции экономических процессов Китая и Российской Федерации в новой экосистеме «Большое евразийское партнерство», развитии между государствами региона взаимовыгодного сотрудничества в экономической, политической и гуманитарной областях. Научная новизна исследования заключается в обосновании построения и реализации совместного транспортно-логистического проекта на условиях интеграции между Китаем и Российской Федерацией, что предопределяет создание новой экосистемы «Большое евразийское партнерство» с долгосрочным взаимовыгодным многосторонним сотрудничеством на международном уровне в экономической, политической и гуманитарной областях.

Ключевые слова: геополитика, международные вызовы, логистика, информационные технологии, сосредоточение, согласование, приоритетность, стратегия, устойчивость, эффект синергии

Для цитирования: Пустынникова Е.В. Процесс эффективного управления Евроазиатской транспортной системой на условиях интеграции // Управление. 2023. Т. 11. № 4. С. 25–34. DOI: [10.26425/2309-3633-2023-11-4-25-34](https://doi.org/10.26425/2309-3633-2023-11-4-25-34)



Process of effective management of the Eurasian transport system on the terms of integration

Ekaterina V. Pustynnikova

Dr. Sci. (Econ.), Prof. at the Economics and Entrepreneurship Department

ORCID: 0000-0003-1254-2707, e-mail: ebrezneva@list.ru

Ulyanovsk State University, 42, Lva Tolstogo ul., Ulyanovsk 432001, Russia

Abstract

Transformation of international relations caused by geopolitical processes significantly affects the development trends in foreign trade activities, global restructuring of goods movement channels, changes in the conditions of currency and customs regulation, lending, and investment. Ensuring stability, security and prosperity in the Eurasian region meets interests of many states, primarily Russia and China, as well as their closest partners. The implementation of the project on construction and modernization of the Eurasian transport system will not only neutralize risks in the context of international challenges, but will also contribute to the new ecosystem creation with great potential in the new realities. Harmonization and joint coordination of actions in accordance with the integration process progressive implementation to create a regional ecosystem in the international format will contribute to the creation of mutually beneficial partnership, development of sustainable long-term ties for implementing trade, scientific, production, and logistics projects. Conceptual provisions of the integration process to create a regional ecosystem will help to create sustainable conditions for economic development and increase corporate, sectoral and regional policies effectiveness. Building an international architecture of strategic partnership in the format of regional and sectoral interactions is a real and potentially successful approach to increase regional economic cooperation efficiency. The relevance of the study is also confirmed by the provisions of the project on transport and logistics and economic cooperation development until 2030 in priority strategic directions, primarily in financial, industrial-technological and transport, and logistics areas. The scientific novelty of the study lies in a comprehensive and integrated study of the role and regional cooperation potential and economic processes integration in China and Russia in the new ecosystem of the Greater Eurasian Partnership, as well as development of mutually beneficial cooperation between the states of the region in economic, political and humanitarian spheres. The scientific novelty of the study lies in the justification of the construction and implementation of a joint transport and logistics project on the terms of integration between China and Russia, which will predetermine the creation of the Greater Eurasian Partnership new ecosystem named with long-term mutually beneficial multilateral cooperation at the international level in the economic, political, and humanitarian fields.

Keywords: geopolitics, international challenges, logistics, information technology, concentration, coordination, priority, strategy, sustainability, synergy effect

For citation: Pustynnikova E.V. (2023). Process of effective management of the Eurasian transport system on the terms of integration. *Upravlenie / Management (Russia)*, 11 (4), pp. 25–34. DOI: 10.26425/2309-3633-2023-11-4-25-34



Введение / Introduction

В силу территориального соседства партнерские связи между Китаем и Российской Федерацией (далее — РФ, Россия) более чем естественны. Поскольку данные государства сосредоточены на единой территории, возможность иметь близкого надежного экономического партнера с обоюдным желанием по формированию стабильного многостороннего сотрудничества находится в интересах всех сторон.

Формирование экономических отношений на условиях устойчивого, долгосрочного, взаимовыгодного сотрудничества путем согласования национальных, отраслевых, корпоративных интересов потенциальных партнеров на принципах кооперации способствует созданию экономической интеграции. Ее эффективность отражается в синергетическом эффекте благодаря совершенствованию логистической инфраструктуры, оптимизации затрат, ускорению и увеличению товарооборота, снижению инвестиционных рисков, информационной безопасности, смягчению протекционистских мер таможенного регулирования и других факторов.

Интеграция транспортных каналов в Евроазиатскую логистическую систему будет способствовать увеличению мощности канала грузоперевозок, сокращению продолжительности поставок и снижению затратоемкости логистического сервиса. Строительство и развитие транспортных каналов «Один пояс — один путь» (далее — ОПОП) должно быть сбалансированно как по транспортной мощности, так и по инфраструктурному оснащению, а также соответствовать тенденции развития внешнеторговых связей, в том числе транзитных перевозок. В связи с этим процесс логистического развития должен выстраиваться в соответствии с решением следующих задач:

1) согласно принципу специализации, важно учитывать тенденции развития отраслей и специфику товаропотока, который будет транспортироваться по каналам ОПОП, тем самым нужно унифицировать процессы тарирования, транспортировки, погрузо-разгрузочных операций, промежуточного хранения, проведения таможенных процедур и пр., что обеспечит снижение затрат и ускорение транспортировки;

2) для сокращения продолжительности принятия управленческого решения и обеспечения товародвижения в режиме «реального времени» необходимы внедрение цифровых технологий и оснащение звеньев логистической цепи современными телекоммуникационными сервисами и программным обеспечением;

3) развитие транспортного сообщения должно соответствовать международному праву, межпра-

вительственным договорам, правовому полю международных организаций, что будет содействовать безопасности внешнеторговой деятельности, а также взаимовыгодному партнерству по данным каналам ОПОП.

Реализация поставленных задач усиливает потребность поиска основы для консолидированной повестки развития интеграции.

В целях обеспечения защиты национальных интересов и устойчивого развития Евроазиатской экономики в соответствии со стратегией экономического партнерства очевидна трансформация отношений на международном уровне, влияющая на укрепление многостороннего сотрудничества в научно-производственной, торговой, логистической сферах, продвижении приоритетных для Китая и Российской Федерации проектов. Формирование определенных условий экономического партнерства обеспечат Китаю и РФ новые импульсы экономического роста, тем самым повлияют на существенное преобразование международной экосистемы, что в целом отразится на изменении международных экономических отношений.

Для национальных экономик Китая и РФ и региональной Евроазиатской экономики в целом эти вопросы имеют особое значение не только в контексте решения оперативных задач в условиях современных реалий, но и, прежде всего, в формате стратегии фундаментальных трансформаций в мировой политике и экономике. Подобные трансформации носят необратимый характер в укреплении экономического сотрудничества, расширении торгово-инвестиционного обмена, реализации взаимовыгодных коммерческих проектов в разных отраслях, развитии международных транспортных коридоров, стимулировании внутрирегиональной торговли, продвижении промышленной и научно-технической кооперации, внедрении высоких технологий в производственную сферу и сферу услуг. Это позволит сформировать условия взаимовыгодного партнерства и устойчивого экономического развития.

Обзор материалов исследования / Research materials and methods review

В целях построения Евроазиатской транспортной системы и реализации стратегии экономического партнерства по продвижению приоритетных для Китая и РФ проектов в научно-производственной, торговой, логистической сферах следует определить основные приоритеты настоящего исследования, способствующие формированию как маршрутов и «центров тяжести» транспортного пространства,

так и модели формирования и развития взаимовыгодного партнерства.

В контексте поставленных задач необходимо акцентировать внимание на двух ключевых аспектах современных исследований в области формирования и развития современной международной транспортно-логистической системы, которые составят предмет исследования.

1. Определение месторасположения логистических центров и транспортных узлов. Результаты исследований по данному вопросу достаточно подробно изложены в работах Г.Л. Бродецкого [Бродецкий, 2005], В. Герами [Герами, 2013], Д. Герастовского [Герастовский, 2007], С.В. Калентеева [Калентеев, 2013], Р.С. Николаевой [Николаева, 2018], Е.В. Пустынниковой [Пустынникова Е.В., 2023].

2. Согласование условий и функционала взаимодействия, определение допустимых уровней взаимовыгодного партнерства. Проблемы согласования экономических взаимодействий представлены в трудах следующих зарубежных и отечественных ученых: Т. Дж. Гаплина, М. Хэндона [Гаплин, Хэндон, 2005], Д. Бауэрсокса [Бауэрсокс, 2008], А.И. Афоничкина [Афоничкин, 2008], М.Г. Круглова [Круглов, 2011], В.Н. Буркова [Бурков, 2004], М.И. Гераськина [Гераськин, 2005], А.Б. Виноградовой [Виноградова, 2009].

Методы и методология исследования / Research methods and methodology

Евроазиатская транспортная система, сформированная на принципах специализации, концентрации, интеграции и координации, создаст условия для устойчивых связей в формате взаимовыгодного партнерства, что позволит наиболее полно использовать имеющийся ресурсный потенциал, в том числе полученный в результате совместных научных достижений по приоритетным областям сотрудничества. Взаимовыгодное партнерство Китая и РФ на региональном и на международном уровнях может быть драйвером развития экономики как в национальном, так и международном формате. При этом критериями оценки развития Евроазиатской транспортно-логистической системы должны стать показатели, отражающие количественные и качественные показатели управления объектом данной системы, а именно: объем грузопотока, скорость доставки и затратоемкость логистического сервиса.

Методика по оценке развития и взаимодействия экономических субъектов региона, алгоритмы и методические рекомендации для согласования партнерских связей субъектов экосистемы «Большое евразийское партнерство» позволят определить результативность

Евроазиатской транспортно-логистической системы на промежуточных этапах, выявить уровень и причину отклонений. Таким образом, формирование Евроазиатской транспортно-логистической системы в условиях международных вызовов представляет собой актуальную, научно-значимую задачу [Пустынникова, 2023].

В результате существующих тенденций политических и экономических изменений, совместные проекты в области логистики являются хорошей альтернативой нейтрализации рисков и негативных факторов внешней среды. Считаем, что при разработке логистических проектов необходима заинтересованность участников во взаимовыгодном партнерстве, принятии решений в соответствии с нормативно-правовыми регламентами и научными подходами исследования. Проводить исследования следует на условиях применения статистического, комплексного экономического, системного, стратегического анализа, качественного анализа (модель Парето, метод Дельфи).

Результаты исследования / Research results

Учитывая, что ближайшими «соседями» Евроазиатского региона являются Китай и Россия, которые в настоящее время и в ближайшую перспективу будут приоритетными международными партнерами, данные позиции указывают на необходимость совместных действий по реализации международного логистического проекта ОПОП, который представляет собой 7 международных транспортных коридоров, три из которых проходят через РФ (рис. 1).

Поскольку укрепление российско-китайского партнерства ориентировано на развитие торгово-производственных проектов, для разработки предложений в области логистического Евроазиатского развития регионов необходимо провести детальный анализ транспортной активности транзитной территории ОПОП, что позволит определить «центры тяжести» по оптимальному размещению логистических центров, предназначенных для концентрации и адаптации грузов к требованиям международной торговли.

Результаты анализа регионального экономического развития позволят сформировать группы регионов со схожей типизацией, что в свою очередь послужит обоснованием разработки и внедрения механизма по управлению логистическими процессами на условиях интеграции в формате Евроазиатского логистического партнерства.

На рис. 2 представлена сеть Международного транспортного маршрута «Европа—Западный Китай», по данным которой очевидно, что наиболее протяженный маршрут на территории РФ проходит по Приволжскому федеральному округу (далее — ПФО) [Пустынникова, 2023].

Источник¹ / Source¹**Рис. 1.** Транспортные каналы грузового сообщения по проекту «Один пояс, один путь»

Fig. 1. Transport channels of cargo communication on One Belt, One Road project

Источник² / Source²**Рис. 2.** Дорожная сеть маршрутов «Европа–Западный Китай»

Fig. 2. The road network of the Europe–Western China route

¹ Валдай. К великому океану – 3: Экономический пояс Шелкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств. Режим доступа: <https://ru.valdaiclub.com/files/19625/> (дата обращения: 02.10.2023).

² Там же.

Данная территория определена как основной транспортный маршрут по нескольким критериям.

1. Транспортная артерия территории ПФО совпадает с вектором ОПОП по направлениям: «запад–восток» и «север–юг».

2. В регионе существует высокая концентрация организаций машиностроения, сельскохозяйственных, добывающих и перерабатывающих минеральное сырье, нефть, газ, сельскохозяйственную продукцию предприятий с достаточно развитой производственной и образовательной инфраструктурой. В зоне Евроазиатского маршрута в силу ресурсного, производственно-торгового, научно-технологического, логистического, исторического аспектов сконцентрированы флагманы национальной экономики машиностроения (автомобилестроения: «Группа ГАЗ», общество с ограниченной ответственностью «УАЗ», акционерное общество «АвтоВАЗ», публичное акционерное общество «КАМАЗ» и другие осуществляющие производство конкурентоспособной продукции на международном уровне; авиастроение: акционерное общество «Авиастар-ОПЭ», акционерное общество «Авиакор»); предприятия металлургии: «Челябинский металлургический комбинат», «Выксунский металлургический комбинат», «Ашинский металлургический завод», «Ашинский металлургический завод»; предприятия газо-нефтехимических производств: публичное общество «Нижекамск-нефтехим», акционерное общество «Новокуйбышевская нефтехимическая компания», общество с ограниченной ответственностью «СИБУР-КСТОВО», публичное акционерное общество «Уфаоргсинтез». Интеграция в формате Евроазиатской транспортной системы для данных и других предприятий приоритетных отраслей реального сектора экономики целесообразна, поскольку она будет способствовать оптимальному использованию производственного потенциала и дальнейшему его развитию.

В табл. 1 на основании статистических данных и преобразованных натуральных показателей в баллы по пятибалльной шкале представлена рейтинговая оценка уровня экономического и инфраструктурного развития административных образований ПФО по основным критериям: «объем валовой региональной продукции», «объем привлеченных инвестиций», «плотность дорог с твердым покрытием», «активность во внешнеторговой деятельности» [Лаврикова, 2023].

В табл. 1 на основании статистических данных и преобразованных натуральных показателей в баллы по пятибалльной шкале представлена рейтинговая оценка уровня экономического и инфраструктурного развития административных образований ПФО по основным критериям: «объем валовой региональной продукции», «объем привлеченных инвестиций», «плотность дорог с твердым покрытием», «активность во внешнеторговой деятельности» [Лаврикова, 2023].

Таблица 1

Рейтинговая оценка экономического и инфраструктурного развития административных образований Приволжского федерального округа (2022 г.)

Table 1. Rating assessment of economic and infrastructural development of the Volga Federal District administrative entities (2022)

Субъекты	Активность в ВЭД, млн долл. США		Доля дорог с твердым покрытием, %		Объем инвестиций, млрд руб.		Показатели валовой региональной продукции, млрд руб.	
	Показатели ВЭД	Рейтинг	Показатели дорог	Рейтинг	Показатели инвестиций	Рейтинг	Показатели ВРП	Рейтинг
Российская Федерация	668 676	х	52,7	х	22 945	х	348 479	100%
Приволжский федеральный округ	53 912	х	52,7	х	3 075	х	61 132	18%
Республика Башкортостан	4 956	4	32	2	419	4	6 794	5
Республика Марий Эл	444	2	75	4	35,5	2	2 418	3
Республика Мордовия	444	2	35	2	49,7	2	5 100	4
Республика Татарстан	17 240	5	68	4	683,3	5	9 025	5
Республика Удмуртия	997	2	60	3	117,2	3	2 349	3
Чувашская Республика	501	2	86	5	61,3	2	1 858	2
Пермский край	6 465	5	30	2	307,8	4	2 654	3
Кировская область	1 150	3	55	3	75,5	2	1 959	2
Нижегородская область	8 319	5	62	4	385,6	4	4 624	4
Оренбургская область	1 992	4	37	2	198,1	3	1 894	2
Пензенская область	561	2	52	3	96,2	2	5 668	4
Самарская область	7 029	5	77	4	364,1	4	4 713	4
Саратовская область	1 983	4	59	3	173,05	3	7 258	5
Ульяновская область	1 833	3	71	4	108,5	3	2 614	3

Примечание: ВЭД – внешнеэкономическая деятельность, ВРП – валовой региональный продукт

Составлено автором по материалам источника [Лаврикова, 2023] / Compiled by the author on the materials of the source [Lavrikova, 2023]

Таблица 2

Балльная оценка критериев, характеризующих деятельность регионов Приволжского федерального округа

Table 2. Score assessment of criteria characterizing the activities of the Volga Federal District regions

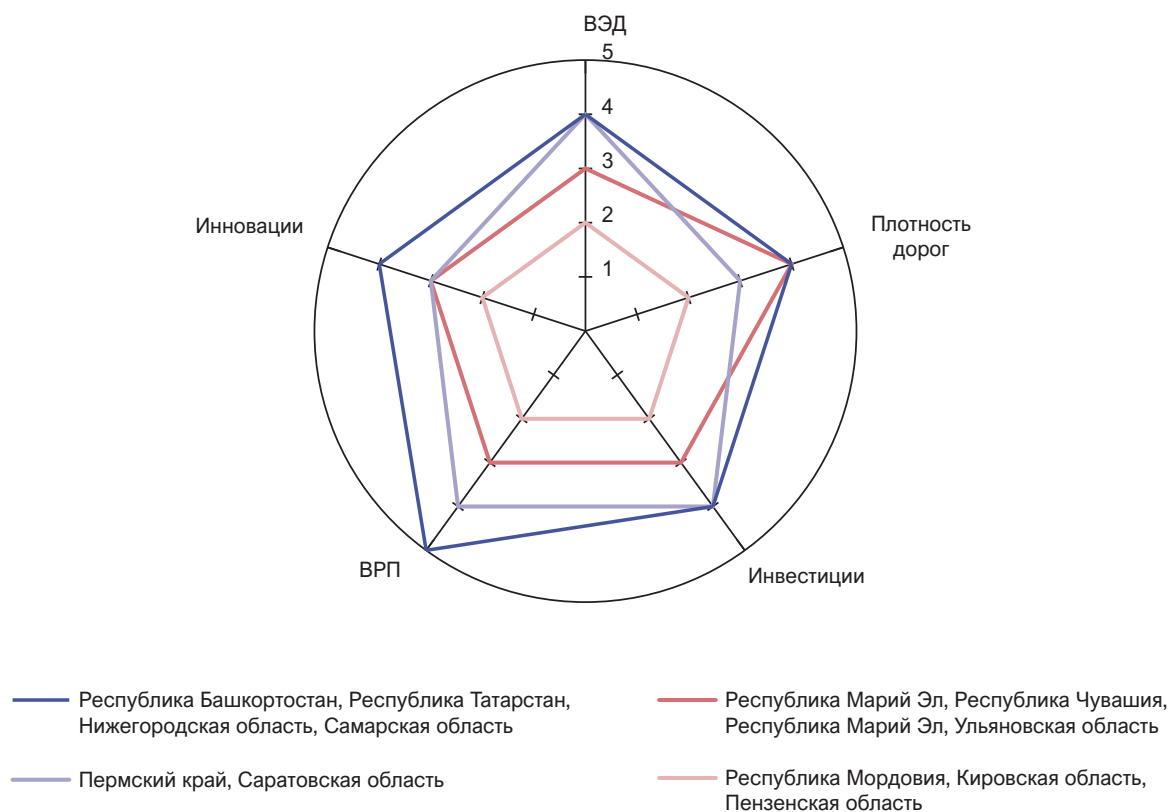
Доля дорог с твердым покрытием		Активность ВЭД		Уровень инвестиционной активности		Валовой региональный продукт	
Показатель, %	Балл	Показатель, млн долл. США	Балл	Показатель, млрд руб.	Балл	Показатель, млрд руб.	Балл
До 40	2	До 1	2	До 100	2	До 2 000	2
40–60	3	1–2,5	3	100–300	3	2 000 – 4 000	3
60–80	4	3,5–4	4	300–500	4	4 000 – 6 000	4
Свыше 80	5	Свыше 5	5	Свыше 500	5	Свыше 6 000	5

Примечание: ВЭД – внешнеэкономическая деятельность

Составлено автором по материалам источника [Лаврикова, 2023] / Compiled by the author on the materials of the esource [Lavrikova, 2023]

На основе данных табл. 1 и 2 построим наглядное графическое изображение экономической и деловой активности административных образований ПФО и представим данные на рис. 3. В соответствии с показателями определены лидирующие регионы: республики Татарстан и Башкортостан, Нижегородская и Самарская области, в которых преобладает продукция высокотехнологичных предприятий маши-

ностроения, нефтедобывающей и перерабатывающей, химической отраслей. В данном ключе можно отметить, что по территории данных административных образований логично будет проходить Евроазиатский транспортный канал, что в свою очередь создаст условия для активизации транспортного сообщения, на основании чего в дальнейшем можно ожидать рост экономических показателей.



Примечание: ВЭД – внешнеэкономическая деятельность; ВРП – валовой региональный продукт

Составлено автором по материалам источника [Лаврикова, 2023] / Compiled by the author on the materials of the esource [Lavrikova, 2023]

Рис. 3. Сравнительная оценка экономического положения административных образований Приволжского федерального округа по группе критериев

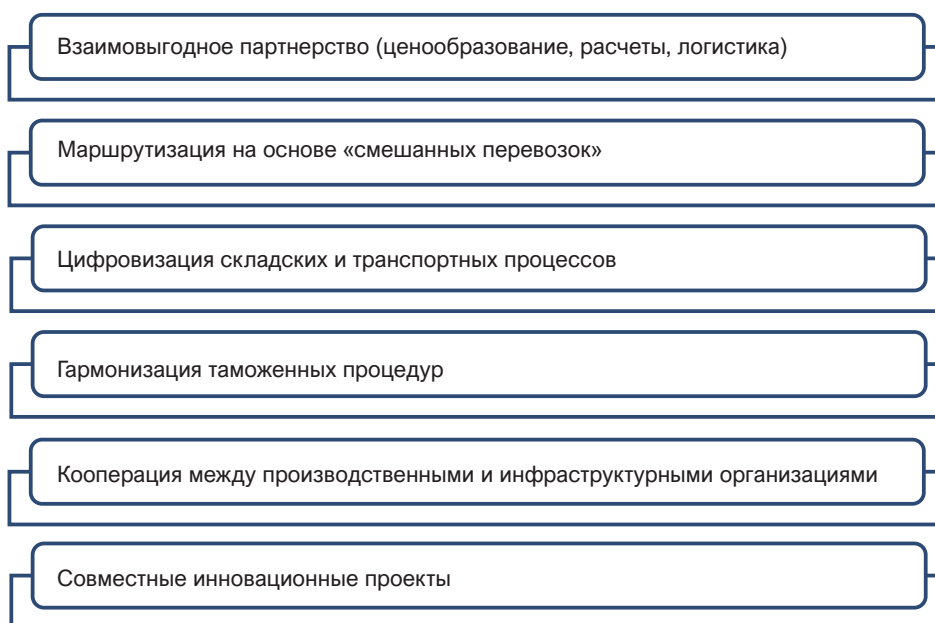
Fig. 3. Comparative assessment of the economic situation in the administrative entities of the Volga Federal District according to a group of criteria

Вторая группа административных образований находится в умеренной удаленности от Евроазиатского транспортного маршрута ОПОП. Они демонстрируют высокие показатели экономической активности. Так, в Саратовской области преобладает доля сельскохозяйственной продукции, а Пермский край – регион с весомым уровнем машиностроения и металлургии. Для того чтобы данные регионы стали активными субъектами во ВЭД в формате Евроазиатского транспортного канала, целесообразно открыть логистические центры для аккумуляции продукции на уровне региона и организовать магистральное сообщение с выходом в Евроазиатский транспортный канал, проходящих по территориям Самарской и Оренбургской областей, а также республике Татарстан.

В третью группу регионов Евроазиатской транспортно-логистической относятся: инновационное и инвестиционное развитие, торговые операции во внешнеэкономической деятельности, а также «плотность дорог». Сюда вошли республики Чувашия и Марий Эл, Ульяновская область, при этом республика Чувашия непосредственно пролегает по маршруту «Одного пояса – одного пути», а Ульяновская область имеет протяженную границу с данной республикой и находится в близкой удаленности от упомянутого транспортно-логистического коридора. Для гармоничной интеграции

внутрирегиональных каналов товародвижения на территории данных административных образований целесообразно построить транспортную и складскую инфраструктуру, что позволит концентрировать грузопотоки, а также проводить процедуры таможенного оформления товаров, произведенных как на территории данных регионов, так и на территориях, соприкасающихся с ними: республик Мордовия, Марий Эл, Удмуртия, Кировской и Пензенской областях. Отметим, что логистическая инфраструктура будет важна для товародвижения как экспортных грузов, так и импортируемых от азиатских партнеров.

Серьезными барьерами стратегического развития торговых отношений являются фрагментарность, неустойчивость деловых отношений и хозяйственных связей между экономическими субъектами в целом. В связи с этим при согласовании интересов потенциальных субъектов интегрированной системы, которые являются резидентами разных государств и имеют разные отраслевые специфики, организационные формы и различный уровень конкурентоспособности, договорные отношения по наиболее приоритетным критериям партнерства определяют целесообразность разработки ОПОП Евроазиатской транспортно-логистической системы на стратегическую перспективу (рис. 4).



Составлено автором по материалам исследования / Compiled by the author on the materials of the study

Рис. 4. Согласование действий между субъектами Евроазиатской транспортно-логистической системы
Fig. 4. Coordination of actions between the subjects of the Eurasian transport and logistics system

Область согласования интересов экономического, логистического, инвестиционного партнерства на международном уровне включает диапазон критериев эффективности, отражающих условия взаимодействия с целью усиления конкурентных преимуществ каждого. Резюмирующим критерием эффективности согласования внешнеторговых взаимодействий корпоративных структур выступает дополнительная прибыль. Описание критериев следующее [Пустынникова, 2012]:

F – рост прибыли;

M – сокращение накладных (логистических) издержек;

U – рост объема продаж;

Z – сокращение продолжительности внешнеторговой поставки.

Отметим, что область согласования интересов партнеров должна учитывать такие критерии, которые зеркально важны как для отечественных предприятий, так и зарубежных партнеров: объем товарооборота, скорость и затраты на доставку, прибыль, условия формирования и пр.

Система критериев эффективности от участия отечественных и зарубежных партнеров в транспортно-логистическом канале ОПОП в соответствии с ограничениями отражает оптимизацию затрат за счет более полного использования логистической мощности, ускорения движения товаропотока на основе согласования административных действий в ходе проведения таможенных процедур и банковских операций, что в целом отразится на росте продаж и прибыли:

$$I = \begin{cases} i_{Fn}^k, & i_F \in i, n \in N_k, \text{ при } (i_F > 0); \\ i_{Mn}^k, & i_M \in i, n \in N_k, \text{ при } (i_M < 0); \\ i_{Un}^k, & i_U \in i, n \in N_k, \text{ при } (i_U > 0); \\ i_{Zn}^k, & i_Z \in i, n \in N_k, \text{ при } (i_Z < 0). \end{cases} \quad (1)$$

В формате ВЭД область согласования партнерства должна предусматривать государственные интересы и активное участие в формировании и развитии международных экономических отношений и внешнеторговой политики государства, пополнение бюджета государства и конкурентоспособность отечественных предприятий и отраслей. Международный формат интеграции в ОПОП предусматривает согласование интересов на национальном уровне по диапазону критериев [Пустынникова, 2023]:

T – сумма налогов, таможенных пошлин и сборов;

G – объемы внешнеторгового оборота;

K – инвестиционные потоки;

R – инновационные процессы.

Диапазон развития интеграции в формате международных отношений в соответствии с ограничениями будет представлен в виде системы критериев эффективности [Пустынникова, 2023]:

$$I = \begin{cases} i_{Tn}^k, & i_T \in i, n \in N_k, \text{ при } (i_T > 0); \\ i_{Kn}^k, & i_K \in i, n \in N_k, \text{ при } (i_K > 0); \\ i_{Gn}^k, & i_G \in i, n \in N_k, \text{ при } (i_G > 0); \\ i_{Rn}^k, & i_R \in i, n \in N_k, \text{ при } (i_R > 0). \end{cases} \quad (2)$$

Результатом партнерских отношений в формате Евроазиатской транспортно-логистической системы является положительная тенденция динамики корпоративных показателей: рост производственной и торговой программ, рост прибыли и рентабельности, повышение внешнеторговой активности, повышение оборачиваемости оборотных средств. Поскольку данный формат партнерских связей предполагает взаимодействие на международном уровне, то при оценке эффективности системы следует выявить тенденции международных экономических отношений, в том числе инновационные и инвестиционные тенденции развития, результаты фискальных мер, а также тенденцию внешнеторговых сделок.

Заключение / Conclusion

При подведении итогов настоящего исследования становится очевидным, что процесс управления Евроазиатской транспортной системой на условиях интеграции потенциально предопределяет получение эффекта субъектами данной системы как на корпоративном уровне, так и на национальном и международном, поскольку предусматривает участие субъектов широких отраслевого, территориального и ресурсного охватов. Результативность каждого уровня обеспечивает формирование синергии системы в целом. Строительство и модернизация Евроазиатской транспортной системы важны не только для субъектов внешнеторговых сделок, но и для экономик регионов, государств-участников, а также в целом для международных экономических отношений.

По результатам функционирования ОПОП к 2050 г. ожидается прирост внутреннего регионального продукта на территории ПФО размером около 500 млрд руб., что указывает на рост деловой активности и целесообразность совместной реализации данного проекта. Таким образом, построение международной архитектуры стратегического партнерства в формате региональной логистики и отраслевых взаимодействий – это реальный и потенциально

успешный подход повышения эффективности региональной экономической кооперации в условиях

кризиса политических и экономических отношений на международном уровне.

Список литературы

- Афоничкин А.И.* Управление развитием интегрированных экономических систем на базе инструментария стратегического зонирования. Тольятти; 2006. 328 с.
- Бауэрсокс Д., Клосс Д.* Логистика Интегрированная цепь поставок. Пер. с англ. Барышникова Н.Н., Пинскер Б.С.. М.: ЗАО «Олимп-Бизнес»; 2008. 640 с.
- Бродецкий Г.Л., Терентьев П.А.* Применение метода аналитической иерархии для оптимизации места расположения регионального распределительного центра. Логистика и управление цепями поставок. 2005;1(6):26–34.
- Бурков В.Н., Новиков Д.А.* Механизмы взаимодействия в сетевых структурах. Липецк: Изд-во ЛГТУ; 2002. С. 35–37.
- Виноградов А.Б.* Роль межфункциональной координации в логистике складирования. В кн.: Дыбская В.В. Управление складированием в цепях поставок. М.: Альфа-Пресс; 2009. С. 64–75.
- Гаплин Т. Дж.* Полное руководство по слияниям и поглощениям компаний: методы и процедуры интеграции на всех уровнях организационной иерархии. СПб.: Вильямс; 2005. 240 с.
- Герامي В.* Системообразующий эффект реализации концепции логистических центров в России. Логистика. 2013;1:44–45.
- Герастовский Д.* Проблемы создания логистических центров на примере Московского региона. Транспорт Российской Федерации. 2007;11:43–45.
- Гераськин М.И.* Согласование экономических интересов в корпоративных структурах. М.: АНКО; 2005. 291 с.
- Калентеев С.В.* Формирование транспортно-логистической системы обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции. Автореф. дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05. СПб: Изд-во СПбГЭУ; 2013. 22 с.
- Лаврикова Ю.Г., Очинникова А.В.* (ред.). Приволжский федеральный округ: 2022 год – год преодоления вызовов. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН; 2023. 131 с.
- Николаев Р.С.* Оптимизация транспортно-логистической системы как необходимое условие устойчивого развития России в условиях структурной перестройки экономики. В кн.: Экономическое развитие России: структурная перестройка и диверсификация мировой экосистемы: материалы международной научно-практической конференции, Сочи, 31 января – 4 февраля 2018 г. Краснодар: Кубанский государственный университет; 2018. С. 87–90.
- Круглов М.Г., Черняев А.В., Черняева С.В.* Управление процессами компании на основе протоколов соглашения об уровне обслуживания. Менеджмент качества. 2011;4(16):244–257.
- Пустынникова Е.В.* Процессы эффективного управления корпоративными структурами в экономических кластерах (на примере Ульяновской области). Дисс. ... д-ра экон. наук: 08.00.05. Самара: Самарский национальный исследовательский университет имени академика С. П. Королева; 2012. 365 с.

References

- Afonichkin A.I.* Management of integrated economic systems development on the basis of strategic zoning tools. Togliatti; 2006. 328 p.
- Bowersox D., Kloss D.* Logistics Integrated Supply Chain. Trans. from Eng. Baryshnikova N.N., Pinsker B.S. Moscow: Olymp-Business CJSC; 2008. 640 p.
- Brodetskiy G.L., Terentyev P.A.* Application of the method of analytical hierarchy for optimization of a regional distribution center location. Logistics and supply chain management. 2005;1(6):26–34.
- Burkov V.N., Novikov D.A.* Mechanisms of interaction in network structures. Lipetsk: Lipetsk State Technical University Publ. House; 2002. С. 35–37.
- Vinogradov A.B.* Role of interfunctional coordination in warehousing logistics. In: Dybskaya V.V. Management of warehousing in supply chains. Moscow: Alfa-Press; 2009. Pp. 64–75.
- Gaplin T.J.* Complete guide to mergers and acquisitions of companies: Methods and procedures of integration at all levels of organizational hierarchy. Saint Petersburg: Williams; 2005. 240 p.
- Gerami V.* System-forming effect of the implementation of the concept of logistics centers in Russia. Logistika. 2013;1:44–45.
- Gerastovsky D.* Problems of creation of logistic centers on the example of Moscow region. Transport of the Russian Federation. 2007;11:43–45.
- Geraskin M.I.* Coordination of economic interests in corporate structures. MOSCOW: ANKO; 2005. 291 p.
- Kalenteev S.V.* Formation of transport-logistic system of service of cargo flows in conditions of interregional integration. Abstr. Diss. ... Cand. Sci. (Econ.): 08.00.05. Saint Petersburg: Saint Petersburg State University of Economics; 2013. 22 p.
- Lavrikova Y.G., Ochinnikova A.V.* (eds.). Volga Federal District: 2022 – the year of overcoming challenges. Ekaterinburg: Institute of Economics of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences; 2023. 131 p.
- Nikolaev R.S.* Optimization of transport and logistics system as a necessary condition for sustainable development of Russia in the conditions of structural restructuring of the economy. In: Economic development of Russia: Structural adjustment and diversification of the global ecosystem: Proceedings of the International Scientific-Practical Conference, Sochi, January 31 – February 4, 2018. Krasnodar: Kuban State University Publ. House; 2018. Pp. 87–90.
- Kruglov M.G., Chernyaev A.V., Chernyaeva S.V.* Management of company processes based on service level agreement protocols. Quality Management. 2011;4(16):244–257.
- Pustynnikova E.V.* Processes of effective management of corporate structures in economic clusters (on the example of the Ulyanovsk region). Diss. ... Dr. Sci. (Econ.): 08.00.05. Samara: Samara University; 2012. 365 p.