Научная статья

https://doi.org/10.54220/v.rsue.1991-0533.2025.92.4.007
УДК 339.9+338.4

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ ГЛОБАЛЬНОЙ ИНИЦИАТИВЫ «НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»

***Графова Т. О.*[1]*, *Котляров С. Е.*[2]**
[1] *Ростовский государственный университет путей сообщения, Ростов-на-Дону, Россия*
[2] *Донской государственный технический университет, Ростов-на-Дону, Россия*
** rubika78@mail.ru*

Аннотация. *Введение.* Возрождение китайской инициативы «Великий шелковый путь» является результатом действия геополитических, экономических и технологических факторов, которые в сложном взаимодействии обеспечили благоприятные условия для развития трансконтинентальных транспортных коридоров и укрепления торгово-экономических связей между Азией и Европой. В представленном исследовании показано, что железнодорожный транспорт является ключевым элементом глобальной инициативы «Новый шелковый путь», который перманентно может обеспечивать быструю, надежную и вместе с этим выгодную для отправителей и получателей транспортировку грузов между странами Азии и Европы. Анализируются проблемы и рассматриваются перспективы международного инвестиционного сотрудничества стран, направленного на формирование и модернизацию транспортной инфраструктуры в рамках инициативы «Новый шелковый путь». *Материалы и методы.* Информационной базой послужили научные публикации российских и зарубежных авторов, экспертов и практиков, раскрывающие проблематику предпринятого исследования, статистические и отчетные сведения. Методологическую основу составляют системный подход, сравнительный анализ, метод графической интерпретации, индукции и дедукции. *Результаты исследования.* Инициатива Китая «Новый шелковый путь» является одновременно одним из важнейших международных транспортных коридоров и своевременной актуальной площадкой не только для сотрудничества, но и для торгово-экономического развития стран Азии и Европы, где железнодорожный транспорт является главным инструментом для концентрации разрозненных экономических глобальных центров, которые имеют необходимый потенциал для формирования международной системы разделения труда в качестве крупных поставщиков и потребителей товаров/ресурсов. *Обсуждение и заключение.* Для обеспечения эффективной работы инициативы «Новый шелковый путь» необходимы значительные инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры. Сотрудничество стран в данном аспекте встречается с рядом проблем, решение которых требует комплексного подхода, основанного на задачах инновационного строительства новых железнодорожных линий, модернизации существующих магистралей, внедрения современных технологий управления движением. Все это играет важную роль в повышении пропускной способности и скорости доставки грузов транспортного коридора в рамках инициативы «Новый шелковый путь».

Ключевые слова: международная транспортировка, железнодорожная инфраструктура, транспортный коридор, торгово-экономическое сотрудничество, «Новый шелковый путь».

Для цитирования: Графова Т. О., Котляров С. Е. Роль железнодорожного транспорта в развитии глобальной инициативы «Новый шелковый путь». *Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ).* 2025;4(32):83-91. DOI: 10.54220/v.rsue.1991-0533.2025.92.4.007.

Research article

JEL F20 R40 P45

THE ROLE OF RAIL TRANSPORT IN THE DEVELOPMENT OF THE GLOBAL INITIATIVE «NEW SILK ROAD»

***Grafova T.*[1]*, *Kotlyarov S.*[2]**
[1] *Rostov State Transport University, Rostov-on-Don, Russia*
[2] *Don State Technical University, Rostov-on-Don, Russia*
** rubika78@mail.ru*

Abstract. *Introduction.* The revival of China's «Silk Road» initiative is a result of geopolitical, economic, and technological factors that have combined to create favorable conditions for the development of transcontinental transportation corridors and the strengthening of trade and economic ties between Asia and Europe. This study demonstrates that rail transport is a key element of the global «New Silk Road» initiative, which can consistently provide fast, reliable, and cost-effective transportation of goods between Asian and European countries. In addition, the article analyzes the problems and prospects of investment cooperation between countries in the development of transport infrastructure within the framework of the New Silk Road initiative. *Materials and methods.* The information base of the presented manuscript was based on scientific publications by Russian and foreign authors, experts, and practitioners that reveal the problems of the undertaken research, as well as statistical and reporting information. The methodological basis of the work is based on a systematic approach, comparative analysis, graphical interpretation, induction, and deduction. *Research results.* The results of the study showed that China's «New Silk Road» initiative is not only an international transport corridor, but also a timely and modern platform for international cooperation and trade and economic development in Asia and Europe, where rail transport is the main tool for concentrating disparate economic global centers that have the necessary potential to form an international division of labor as major suppliers and consumers of goods/resources. *Discussion and conclusion.* It is clarified that significant investments in the development of railway infrastructure are necessary to ensure the effective operation of the New Silk Road. Cooperation between countries in this area faces a number of challenges that require a comprehensive approach based on the innovative construction of new railway lines, the modernization of existing highways, and the implementation of advanced traffic management technologies. These measures play a crucial role in increasing the capacity and speed of cargo transportation along the New Silk Road.

Keywords: international transportation, railway infrastructure, transport corridor, trade and economic cooperation, the New Silk Road.

For citation: Grafova T., Kotlyarov S. The Role of Rail Transport in the Development of the Global Initiative «New Silk Road». *Vestnik of Rostov State University of Economics (RINH).* 2025;4(32):83-91. DOI: 10.54220/v.rsue.1991-0533.2025.92.4.007.

Введение

Первостепенная задача проектирования и формирования транспортной, в том числе железнодорожной инфраструктуры, заключается в том, чтобы создать устойчивые связи территориально удаленных экономических центров и хозяйствующих субъектов, которые в

результате появления транспортной сети превратились, с точки зрения концепции международного разделения труда, в поставщиков требуемого ресурса или его потребителями.

Развивая на этой основе тесные экономические и торговые связи и вместе с этим политические, культурные, социальные и другие взаимоотношения, транспорт в целом и железная дорога в частности становятся мощным катализатором подъема всех отраслей.

Основными задачами в развитии железнодорожного транспорта и прилегающей инфраструктуры являются обеспечение транспортной доступности отдаленных территорий внутри страны и в международном сообщении, возможность соединить стратегически важные промышленные центры с потребителями, тем самым ускорить международный товарообмен и интеграцию регионов. Это приводит к формированию единого экономического пространства, где экономические агенты могут получать необходимые ресурсы и поставлять продукцию на дальние расстояния без значительных затрат.

Объединение экономического пространства не только внутри страны, но и на глобальном уровне становится фундаментальным фактором, превращающим железнодорожное сообщение в мощный двигатель экономического роста не только стран-участниц, но и целых макрорегионов. Так, экспортная экспансия Китая через создание трансконтинентального маршрута «Новый шелковый путь» направлена на создание сети связей между китайским городом Чунцин и Дуйсбург в Германии, включающей страны Азии и Европы, обеспечивая экономическое развитие на всей протяженности маршрута по принципу «Один пояс – один путь».

Представленный изначально как международный логистический проект по ускоренной доставке китайских товаров из Азии в Европу, проект «Новый шелковый путь» через некоторое время превратился в комплексную программу экономического развития прилегающих к маршруту территорий других стран при участии Китая.

Складывающиеся таким образом обстоятельства приводят к необходимости учитывать современную геополитическую ситуацию и глобальную экономическую конъюнктуру между странами Евразийского континента, где складывается очень высокая конкуренция за участие в совместных с Китаем проектах. В такой среде грамотной стратегией для России по реализации ее транзитного потенциала могла бы стать именно оперативная подготовка международных транспортных коридоров на своей территории с привлечением иностранным инвестиций, а также эффективная дипломатия по убеждению ближайших стран-конкурентов в присоединении к российским проектам, а не созданию своих, предложение этим странам выгодных и благоприятных условий как для внешнеторговых отношений, так и для инвестиционных проектов на территории РФ [4, 7].

Материалы и методы

В рамках представленного исследования проведен дескриптивный обзор научных и практических работ отечественных и зарубежных ученых в области развития железнодорожного транспорта в рамках инициативы «Новый шелковый путь», трансконтинентальных транспортных коридоров, международного сотрудничества в рамках инвестиционных инфраструктурных проектов.

В частности, рассматривались исследования Ж. С. Сыздыковой [10], в которых представлены эволюционные особенности и перспективные тренды в формировании трансконтинентального транспортного коридора «Шелковый путь». Вместе с этим использовались результаты исследований А. В. Минакова, В. Р. Золотых [6, 3], где авторы описывают риски, условия и факторы, которые могут оказать неоднозначное влияние на трансформацию международных торгово-экономических отношений и, как следствие, усилить проблемы глобальной инициативы «Новый шелковый путь».

Также исследовались работы таких авторов, как Т. В. Третьяченко [11, 12], которые отводят особую роль железнодорожному транспорту в системе международных транспортных коридоров и глобальной инфраструктуры. Проанализированные материалы могут дать теоретическую и эмпирическую основу для понимания роли железнодорожного транспорта в развитии глобальной инициативы «Новый шелковый путь».

Вместе с научным обзором тематической литературы и логическим анализом применяются теоретические и эмпирические методы научного познания, такие как сравнительный анализ при работе с аналитическими и статистическими данными, метод графической интерпретации в процессе обработки полученной из профильных иностранных и отечественных источников цифровой информации.

Результаты исследования

Инициатива возрождения проекта «Шелковый путь», обеспечивающего развитие транспортных, торговых и внешнеэкономических связей азиатских и европейских стран, предопределена рядом факторов, представленных геополитическими рисками и технологическими трансформациями.

Одним из детерминирующих факторов является стремительный рост экономик большинства азиатских стран, в частности Китая, который является главным инициатором проекта «Один пояс – один путь». Рост экономики Китая, в том числе повышение уровня и качества потребления, в совокупности вызвал повышение спроса на ресурсы, необходимость расширения международных рынков сбыта и, как следствие, необходимость формирования новых транспортных коридоров для бесперебойной международной торговли.

Второй группой факторов выступают глобальные изменения, среди которых наиболее существенными являются геополитические. В контексте подчеркнутых данных важно акцентировать внимание на том, что страны Центральной Азии реализуют стратегию диверсификации современных торговых связей и маршрутов. Построенная в современный период дорожная инфраструктура в странах Центральной Азии используется как альтернативный путь выхода на глобальные рынки.

Особую роль играет железнодорожный транспорт, который, как утверждают иностранные исследователи, «несмотря на потенциальные экономические выгоды, прежде всего для центрально-азиатских государств, усиливает экономическую и логистическую инфраструктурную зависимость от Китая. Для Китайской Народной Республики железнодорожный транспорт в данном проекте является геополитическим и геоэкономическим инструментом и способствует консолидации ее внешнеполитического влияния» [2].

Третьим релевантным комплексом факторов выступает значительный прогресс в области глобального товарного обмена, транспорта и логистических операций (развитие контейнерных перевозок, цифровизация, позволяющая оптимизировать логистические функции, технологии и смарт-системы для маршрутизации и контроля, и пр.). Все эти технологии можно назвать сомасштабными тенденциями, фактически стимулирующими эффективность кооперации отдельных стран и своевременную актуальность возрождения Шелкового пути [8].

Таким образом, предвестником эмпирического значения возрождения инициативы «Новый шелковый путь» является сложный процесс взаимодействия множества факторов, в результате действия которых развиваются трансконтинентальные транспортные коридоры, формируются макрорегиональные товарно-сбытовые цепочки, укрепляются внешнеэкономические и торговые связи стран Азии и Европы.

Следует отметить, что «Новый шелковый путь» ориентирован в первую очередь на железнодорожное сообщение, благодаря чему российские железные дороги могут получить новый импульс

развития от участия в этом проекте. Этот проект дает шанс российским железным дорогам кратно повысить объем транзитных грузоперевозок, максимально использовать положительный эффект масштаба и провести техническое перевооружение за счет этих дополнительных доходов [1].

Глава Китайской Народной Республики (КНР) в настоящее время прилагает значительные усилия для развития железнодорожного Шелкового пути, так как транспортировка грузов железнодорожными путями является более рентабельной благодаря низким тарифным ставкам по сравнению с морской перевозкой. Временной интервал перевозок по железной дороге в два раза меньше, что ускоряет оборот капитальных вложений.

Одним из результатов его усилий за последнее время успел стать трансконтинентальный железнодорожный маршрут Китай – Россия – Европа. Как показывают исследования, «с 2013 г. объем контейнерных перевозок между КНР и Евросоюзом увеличился в 10 раз и продолжает расти тем же темпом. Изначально запущенный для одностороннего экспортного направления из Китая, маршрут привлек внимание и европейских грузоотправителей, которые стали загружать китайские поезда на обратном пути» [13].

Экспертные исследования показывают, что «за десять лет инициатива «Пояс и путь» привлекла инвестиции почти в 1 трлн долл., что привело к созданию более 3 тыс. совместных российско-китайских проектов. По словам президента РФ Владимира Путина, «страны Евразийского экономического союза в рамках инициативы «Один пояс – один путь» обеспечили проект инвестициями в сумме 24 млрд долл. Китай уже увеличил товарооборот со странами вдоль маршрута пути с 1,04 трлн до 2,07 трлн долл. Население стран, участвующих в проекте, составляет 63 % населения Земли, а ВВП этих стран превышает 21 трлн долл.» [9].

По прогнозу иностранных исследователей, развитие инициативы «Один пояс – один путь» к 2030 г. обеспечит 420 тыс. рабочих мест в странах, расположенных вдоль маршрута [14].

Китай проявляет интерес и осуществляет поддержку китайских железнодорожных и строительных компаний в том, чтобы их деятельность выходила за пределы страны и была обеспечена работой на многие годы вперед.

Как сообщают иностранные источники, в 2014 г. об объединении своего капитала и, как следствие, потенциала и возможностей, сообщили лидирующие компании китайских производителей железнодорожной техники CNR и CSR, которые планируют реализовать совместную стратегию выхода на мировой рынок и международной конкуренции с иностранными компаниями, такими как Siemens и Bombardier. Важно отметить, что китайские компании инвестируют в строительство инфраструктуры даже в слаборазвитых странах и странах с нестабильной политической обстановкой.

Представленная фактография еще раз подтверждает особую роль железнодорожного транспорта и сопутствующей инфраструктуры в развитии глобальной инициативы «Нового шелкового пути».

Обсуждение и заключение

Проект «Новый шелковый путь» в настоящее время является самым масштабным с точки зрения международного экономического сотрудничества и геополитического взаимодействия. Представленная глобальная инициатива кардинальным образом повлияет на перераспределение финансовых потоков в Евразии и, как следствие, во всем мире, придаст новый импульс развитию транспортных коридоров, позволит странам-участницам изменить свои позиции в международном разделении труда и получить дополнительные ресурсы для национального развития.

Вместе с этим не стоит забывать о существующих проблемах и возможных рисках, которые могут стать препятствием для планомерного развития инициативы.

Первое и самое существенное препятствие заключается в том, что пропускная способность железнодорожной инфраструктуры не справляется с постепенно растущими потоками международных грузов. Так, данные специализированного сервиса показывают, что «в 2024 г. по евразийскому железнодорожному маршруту перевезено 745,9 тыс. ДФЭ, что на 10,6 % больше, чем в 2023 г. (674 тыс. ДФЭ). При этом объемы транзитных перевозок в сообщении Китай – ЕС – Китай увеличились на 80,3 % (с 211,1 до 380,6 тыс. ДФЭ). Показательно, что рост объемов железнодорожных перевозок был достигнут именно благодаря транзитному сообщению в паре Китай – ЕС. Вместе с этим за последние годы наметилась тенденция к сокращению уровня порожних контейнеров на евразийском маршруте в сообщении Китай – Европа – Китай. В 2024 г. доля порожних контейнеров составила 4 %, что является наилучшим результатом (наравне с 2022 г.) за последние восемь лет. В сравнении с показателем 2018 г. разница составляет 24 п. п.» [5].

Учитывая, что основная ветка мегапроекта проходит по маршруту Казахстан – Россия – Беларусь – Восточная Европа, требуется активное участие стран-партнеров в обновлении и модернизации существующей магистрали, а также привлечение инвестиций в строительство новых элементов инфраструктуры, что позволит в полной мере реализовать потенциал международной железнодорожной логистики и стимулировать экономический рост стран-участниц.

Однако развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках «Нового шелкового пути» сопряжено с рядом вызовов. К ним относятся различия в ширине железнодорожной колеи между разными странами, что требует перегрузки грузов на границах и увеличивает время доставки. Необходима унификация стандартов и процедур таможенного оформления, чтобы упростить и ускорить прохождение грузов через границы. Обеспечение безопасности грузов на протяжении всего маршрута также является важной задачей, требующей координации усилий участвующих стран и их ведомств.

Устранение обозначенных проблем и барьеров требует скоординированных действий и консолидированного подхода, включающих международное сотрудничество, инвестиции в инфраструктуру и внедрение современных технологий. Необходимо разрабатывать и внедрять единые стандарты и процедуры, создавать совместные предприятия и логистические центры, а также использовать цифровые технологии для отслеживания грузов и оптимизации логистических цепочек.

Помимо представленных инфраструктурных проблем существует второе и не менее значительное препятствие – дисбаланс загрузки. Статистика и анализ данных портала ERAI показывают, что «грузовые потоки экспорта из Китая в страны Европы суммарно в два раза выше, чем в обратном направлении». Так, «доля общей суммы товаров от годового товарооборота между Европой и Китаем в 2024 г. достигла показателя в 3,7 % (при 2,1 % в 2023 г.). В 2024 г. по евразийскому железнодорожному маршруту в сообщении Китай – Европа – Китай было перевезено 86 категорий товаров на уровне двух знаков ТН ВЭД. В 2023 г. данный показатель был равен 88, а в 2022 г. – 92. По товарным позициям на уровне четырех знаков ТН ВЭД в 2024 г. было перевезено 837 категорий товаров (против 807 в 2023 г. и 899 в 2022). Некоторое сокращение разнообразия перевозимых категорий говорит о консолидации грузовой базы вокруг традиционных грузоотправителей и направлений» [5].

Резюмируя, важно сказать следующее. Успешная реализация глобальной инициативы «Новый шелковый путь» в большей степени зависит от стратегических планов Китая, которые должны учитывать, с одной стороны, интересы, риски и опасения стран-партнеров, а, с другой стороны, способности организовать и обеспечить прозрачность интеграционного

взаимодействия участников. Именно такой комплексный подход выстроит новый мост между экономиками Востока и Запада, который будет серьезным двигателем глобального процесса на базе «Нового шелкового пути».

Список литературы

1. *Анохов, И. В.* Перспективы встраивания российских железных дорог в евразийские транспортные магистрали и проект «Новый шелковый путь». Экономические и правовые решения // Азимут научных исследований: экономика и управление. – 2019. – Т. 8, № 3 (28). – С. 57-63.

2. *Бакски, П., Кендердайн, Т.* Действительно ли так важен «Железный Шелковый Путь»? Роль железнодорожных грузовых перевозок в китайском проекте «Экономического пояса Шелкового пути» // Вестник МГИМО-Университета. – 2020. – № 13 (5). – С. 168-193. – DOI: 10.24833/2071-8160-2020-5-74-168-193.

3. *Золотых, В. Р., Ахметзянова, Д. И.* Участие России в реализации китайского проекта «Один пояс – один путь»: возможности и риски // Вестник Удмуртского университета. Социология. Политология. Международные отношения. – 2021. – № 2. – С. 205-210.

4. *Ивина, Н. В., Белова, Е. С.* Перспективы использования «Нового шелкового пути» Российской Федерацией // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». – 2020. – № 3. – С. 52-61. – DOI: 10.28995/2073-6304-2020-3-52-61.

5. Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2024 г. [Электронный ресурс]. – URL: index1520.com/analytics/konteynernye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-2024-godu/?sphrase_id=431481.

6. *Минаков, А. В., Эриашвили, Н. Д.* Актуальные тенденции и проблемы развития транспортных коридоров между Китаем и Европой // Аудиторские ведомости. – 2024. – № 3. – С. 222-230. – DOI: 10.24412/1727-8058-2024-3 222-230.

7. Место России в китайском проекте «Новый Шелковый путь» [Электронный ресурс]. – URL: https://morvesti.ru/analitika/1692/69891.

8. Новый Экономический пояс Шелкового Пути / Ш. М. Надыров, Чжан Бинь, Н. Ю. Сорокина, Л. Н. Чайникова [Электронный ресурс]. – URL: https://heartland.asia/new-silk-way.

9. «Один пояс – один путь»: суть и реализация [Электронный ресурс]. – URL: https://www.kommersant.ru/doc/6282836?ysclid=meb75ilg67950887391.

10. *Сыздыкова, Ж. С.* Мегапроект Китая «Один пояс, один путь»: внутренние и внешние вызовы // Вопросы политологии. – 2021. – Вып. 4 (68). – Т. 11. – С. 1182-1190.

11. *Третьяченко, Т. В.* Риски формирования глобальной инфраструктурной системы // Креативная логистика: стратегии и технологии : материалы международной научно-практической конференции. XX Южно-Российский логистический форум, Ростов-на-Дону, 25-26 октября 2024 г. – Ростов-на-Дону, 2024. – С. 303-309.

12. *Третьяченко, Т. В.* Формирование и развитие транспортно-логистической инфраструктуры России: теоретический аспект // Инновационные логистические решения в условиях экономики трансформации: технологический суверенитет, импортозамещение, цифровое равенство : материалы международной научно-практической конференции, Ростов-на-Дону, 9-10 ноября 2023 г. – Ростов-на-Дону, 2023. – С. 174-183.

13. Контейнерный Шелковый путь: оптимизация транзитного коридора / Е. А. Фёдоров, С. Б. Лёвин, Э. Ш. Султанов // Мир транспорта. – 2018. – № 16 (2). – С. 166-177.

14. *Henry, J., Pomeroy, J.* The World in 2030. Our Long-Term Projections for 75 Countries [Электронный ресурс]. – URL: https://enterprise.press/wp-content/uploads/2018/10/HSBC-The-World-in-2030-Report.pdf.

References

1. *Anokhov, I.* Prospects for Integrating Russian Railways into Eurasian Transport Routes and the New Silk Road Project. Economic and Legal Solutions // Azimuth of Scientific Research: Economics and Management. – 2019. – Vol. 8, № 3 (28). – P. 57-63.

2. *Baksky, P., Kenderdine, T*. Is the Iron Silk Road Really That Important? The Role of Rail Freight Transportation in China's Silk Road Economic Belt Project // Bulletin of MGIMO University. – 2020. – № 13 (5). – P. 168-193. – DOI: 10.24833/2071-8160-2020-5-74-168-193.

3. *Zolotykh, V., Akhmetzyanova, D.* Russia's Participation in the Implementation of the Chinese «One Belt, One Road» Project: Opportunities and Risks // Bulletin of Udmurt University. Sociology. Political Science. International Relations. – 2021. – № 2. – P. 205-210.

4. *Ivina, N., Belova, E.* Prospects for the Use of the «New Silk Road» by the Russian Federation // Bulletin of Russian State University for the Humanities. Series «Economics. Management. Law». –2020. – № 3. – P. 52-61. – DOI: 10.28995/2073-6304-2020-3-52-61.

5. Container Rail Transportation in the Eurasian Space in 2024 [Electronic Resource]. – URL: index1520.com/analytics/konteynernye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-2024-godu/?sphrase_id=431481.

6. *Minakov, A., Eriashvili, N.* Current Trends and Problems of Development of Transport Corridors Between China and Europe // Audit Statements. 2024. – № 3. – P. 222–230. – DOI: 10.24412/1727-8058-2024-3.

7. Russia's Place in the Chinese New Silk Road Project [Electronic resource]. – URL: https://morvesti.ru/analitika/1692/69891.

8. New Economic Belt of the Silk Road / Sh. Nadyrov, Zhang Bin, N. Sorokina, L. Chainikova [Electronic resource]. – URL: https://heartland.asia/new-silk-way.

9. «One Belt – One Road»: Essence and Implementation [Electronic resource]. – URL: https://www.kommersant.ru/doc/6282836?ysclid=meb75ilg67950887391.

10. *Syzdykova, Zh.* China's Megaproject «One Belt, One Road»: Internal and External Challenges // Questions of Political Science. 2021. – Vol. 11. – Issue 4 (68). – P. 1182-1190.

11. *Tretyachenko, T.* Risks of Forming a Global Infrastructure System // Creative Logistics: Strategies and Technologies : proceedings of the International Scientific and Practical Conference. XX South-Russian Logistics Forum, Rostov-on-Don, October 25-26, 2024. – Rostov-on-Don, 2024. – P. 303-309.

12. *Tretyachenko, T.* Formation and Development of Russia's Transport and Logistics Infrastructure: Theoretical Aspect // Innovative Logistics Solutions in the Context of a Transforming Economy: Technological Sovereignty, Import Substitution, Digital Equality : proceedings of the International Scientific and Practical Conference, Rostov-on-Don, November 9-10, 2023. – Rostov-on-Don, 2023. – P. 174-183.

13. Container Silk Road: Optimization of Transit Corridor / E. Fedorov, S. Levin, E. Sultanov // World of transport. – 2018. – № 16 (2). – P. 166-177.

14. *Henry, J., Pomeroy, J.* The World in 2030. Our Long-Term Projections for 75 Countries [Electronic resource]. – URL: https://enterprise.press/wp-content/uploads/2018/10/HSBC-The-World-in-2030-Report.pdf.

Об авторах

Графова Татьяна Олеговна, *доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры экономики и финансов, Ростовский государственный университет путей сообщения, Ростов-на-Дону, Россия, rubika78@mail.ru.*

Котляров Сергей Евгеньевич, *кандидат социологических наук, доцент кафедры международной экономики и бизнеса, Донской государственный технический университет, Ростов-на-Дону, Россия, ks118@yandex.ru.*

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)

About the Authors

Tatyana Grafova, *Dr. Sci. (Econ.), Associate Professor, Professor of the Department of Economics and Finance, Rostov State Transport University, Rostov-on-Don, Russia, rubika78@mail.ru.*

Sergey Kotlyarov, *Cand. Sci. (Soc.), Associate Professor of the Department of International Economics and Business, Don State Technical University, Rostov-on-Don, Russia, ks118@yandex.ru.*

Conflict of Interest: The authors declare no conflict of interest.

This is an open access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0)