

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК 330.341.2: 339.944.2: 339.565
JEL L91, L92

Влияние пандемии коронавируса COVID-19 и мероприятий по борьбе с ней на функционирование торговых путей

К.Х. Зоидов, к.ф.-м.н., доцент
e-mail: kobiljonz@mail.ru

А.А. Медков, к.э.н.
e-mail: medkov71@mail.ru

Аннотация

Исследование направлено на анализ влияния пандемии коронавируса COVID-19 и мероприятий по борьбе с ней на функционирование торговых путей XXI века, а также их инновационно-индустриальных поясов. **Цель.** Выявление основных направлений влияния пандемии коронавируса COVID-19 и мероприятий по борьбе с ней (в феврале-мае 2020 г.) на функционирование глобальной транспортно-логистической системы в разрезе ключевых маршрутов торговых путей и видов транспорта, определение места и роли российских коммуникаций и транспортно-логистических компаний в обслуживании функционирования торговых путей в условиях новой реальности. **Задачи.** Рассмотрение, систематизация и анализ различных направлений влияния пандемии и мероприятий по борьбе с ней на изменение структуры рынка транспортных услуг, цифровую трансформацию перевозочного процесса и транспортное поведение населения. Подтверждение гипотезы, что увеличение доли железнодорожного транспорта в обслуживании функционирования современных торговых путей, которое наблюдается в период борьбы с пандемией, должно быть продолжено и в дальнейшем в целях как недопущения новых всплесков инфекции, так и совершенствования процессов товародвижения на основе цифровой трансформации, автоматизации, роботизации, расширения использования малолюдных (безлюдных) транспортно-логистических технологий. Выработка предложений по реализации наиболее эффективных корпоративных механизмов развития транзитной экономики в России в условиях сформированной пандемией новой реальности. **Методология.** В исследовании использованы методы системного анализа, эволюционно-институциональной теории, теории производственно-технологической сбалансированности и исторического подхода. **Результаты.** Показано, что в обеспечении мирохозяйственных связей пандемия ещё более усилила конкурентные преимущества железнодорожного транспорта, как малолюдной перевозочной технологии по отношению к объёмам перевозимых грузов. Намечены перспективные направления развития национальной транзитной экономики, обусловленные мероприятиями по преодолению пандемии. Выдвинуты предложения по направлениям социально-экономического развития России после завершения активной фазы борьбы с пандемией. **Выводы.** Пандемия коронавируса COVID-19 выявила насущные проблемы функционирования транспортно-логистических систем, всех видов транспорта, международных торговых путей и наметила перспективы их дальнейшего развития с учётом необходимости обеспечения санитарно-эпидемиологической безопасности. Для поддержания конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта в обслуживании грузоперевозок по евро-азиатским торговым путям целесообразно рассмотреть вопрос субсидирования контейнерных перевозок на маршруте Китай – Россия – Европа. Пандемия стала стимулом для ускорения цифровой трансформации всех транспортно-логистических процессов, расширения использования удалённых рабочих мест, применения малолюдных

(безлюдных) перевозочных, складских и погрузочно-разгрузочных технологий. Контрольные функции и проведение мероприятий по недопущению распространения и борьбе с инфекционными заболеваниями можно делегировать подразделениям безопасности транзитной ГЧП-компании – Евразийской транспортно-транзитной компании (ЕТТК). Такая организационно-институциональная структура особенно актуальна при развитии торговых путей XXI века и их инновационно-индустриальных поясов в направлении «Север – Юг» через государства Южного Кавказа и Центральной Азии.

Ключевые слова: пандемия коронавируса COVID-19, мероприятия по борьбе с пандемией, транзитная экономика, торговые пути, транспортно-логистические системы, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, водный транспорт, воздушный транспорт, транспортное поведение населения, цифровая трансформация, малолюдные (безлюдные) технологии

Статья подготовлена в рамках государственного задания ИПР РАН, тема НИР «Моделирование социально-экономической динамики и структуры факторов экономического роста ЕАЭС и других стран в контексте модернизации».

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2020-2-48-60>

Введение

Сложившуюся в феврале-мае 2020 г. ситуацию в области мировых перевозок грузов и пассажиров в период борьбы с пандемией коронавируса COVID-19 (далее – пандемия) можно охарактеризовать, как новую реальность. Она заключается не только и не столько в распространении пандемии, введении карантинных мероприятий и усложнении транспортно-логистических процессов, но в падении цен на углеводородное сырьё, резкой девальвации рубля по отношению к доллару и евро, снижении покупательной способности населения, росте риска банкротства хозяйственных субъектов, изменении структуры экспортно-импортных операций.

Причём, если пандемия – это хотя и, по всей видимости, длительная, но временная проблема, то падение спроса и цен на нефть и газ – явление долгосрочное, обусловленное особенностями инновационного производственно-технологического развития мировой экономики и трансформацией международной торговли, что негативным образом сказывается, и будет сказываться на социально-экономическом положении России [3, 12].

Исторически осуществление торговли на дальние расстояния, функционирование торговых путей было связано не только с перемещением товаров, но и с выполнением военно-политических задач, передачей технологий, религиозных и культурных ценностей, миграцией населения, распространением инфекционных болезней [1].

Описывая социально-экономическое развитие средневековой Венецианской республики, Р. Кроули отмечает, что «безудержный материализм, расширение торговых путей, коммерческие связи с далекими странами дали не только шелка и специи, слоновую кость и жемчуг, зерно и рыбу, но также и бациллу чумы, дожидавшуюся своего часа где-то в глубинах Азии. Выходило, что именно итальянские морские республики привезли смерть в Европу, и эпидемия стала наказанием свыше за алчность и грехи» ... «К концу 1350 года умерла, вероятно, половина населения Европы, что стало побочным продуктом черноморской торговли» [10, с. 201-202].

Кроме проводимых властями карантинных мероприятий, развития медицины, сокращения торговых связей и т.д., немалую роль в борьбе, а главное, предотвращении распространения масштабных эпидемий (пандемий) сыграл научно-технический прогресс, прежде всего, совершенствование транспортных средств и перевозочных процессов в направлении недопущения скопления людей в ограниченном пространстве, как в качестве пассажиров, так и членов экипажей.

И. Валлерстайн отмечает: «Помимо более экономичной стоимости постройки, конструкция голландских кораблей требовала меньшей команды – как правило, 18 рук вместо 26-30, использовавшихся на кораблях других стран. Это позволяло голландцам обеспечивать своим эки-

пажам хорошее питание – возможно, лучшее в сравнении с мореходами других стран, – тем самым голландцы, предположительно, достигали большей производительности при меньших совокупных издержках на заработную плату» [2, с. 66].

Необходимо отметить, что экипажи современных гигантских судов-контейнеровозов составляют 10-26 человек, что, естественно, препятствует возникновению и распространению заражений. Стремление к малолюдности (безлюдности) перевозочного процесса, максимальное использование цифровых коммуникаций вместо физического перемещения людей – залог нераспространения самых опасных инфекционных болезней.

В статье выдвинута гипотеза, что увеличение доли железнодорожного транспорта в обслуживании функционирования современных торговых путей, которое наблюдается в период борьбы с пандемией, должно быть продолжено и в дальнейшем, в целях как недопущения новых вспышек инфекции, так и совершенствования процессов товародвижения на основе цифровой трансформации, автоматизации, роботизации, расширения использования малолюдных (безлюдных) транспортно-логистических технологий.

1. Влияние пандемии на глобальные транспортно-логистические процессы: аналитические соображения

Морской транспорт. Глобальная экономическая рецессия, празднование китайского Нового года и пандемия привели в первом квартале 2020 г. к существенной разбалансировке контейнеропотоков на маршруте Китай – Европа – Китай. Прекращение (ограничение) судозаходов в китайские порты привело к увеличению времени морской перевозки грузов, возникновению дефицита контейнеров в портах Европы и США, а также у сухопутных логистических операторов, в том числе российских.

Глобальные морские контейнерные сервисы и другие судовладельцы отменяли рейсы в Китай и/или брали премию к транзитному тарифу. Китайские экипажи судов были вынуждены проводить дополнительное время в море, карантинные ограничения не позволяли осуществить смену плавсостава.

На маршруте Азия – Европа возникла проблема формирования судовых партий контейнерных грузов, для решения которой использовался железнодорожный транспорт в качестве компенсаторного механизма. Тем более что глобальные морские контейнерные сервисы (например, компания Maersk) активно развивают сухопутную логистику даже в условиях роста ставок на морской фрахт контейнеров.

Воздушный транспорт. Негативное влияние на осуществление перевозок грузов воздушным транспортом оказывает сокращение из-за пандемии межгосударственного пассажирского сообщения (грузы перевозятся в багажных отсеках пассажирских авиалайнеров). Так, вследствие резкого сокращения пассажирских перевозок воздушным транспортом, тарифы на транспортировку лекарств и их субстанций выросли в 5-6 раз. С другой стороны, это приводит к увеличению спроса на услуги грузовых авиакомпаний. Кроме того, пассажирские компании, в т.ч. и российские, стали практиковать перевозки грузов в салонах воздушных судов при отсутствии пассажиров.

Пандемия по-новому отразила всю неэффективность организации международных воздушных перевозок в России, подавляющее большинство которых (свыше 80%) осуществляются через Московский авиационный узел (МАУ). Именно в Москве и области начала концентрироваться пандемия, а потом распространилась по всей стране.

Факторами сосредоточения международного сообщения в МАУ являются:

- большие расстояния между населёнными пунктами;
- неравномерность социально-экономического развития регионов страны;
- неравномерность рассредоточения населения по территории страны, с концентрацией экономической активности и финансового благополучия в Москве, Московской области, Санкт-Петербурге, некоторых городах-миллионниках, а также в регионах добычи сырья на экспорт;
- базирование в МАУ крупнейшего авиаперевозчика России – компании «Аэрофлот»;

- угнетённое состояние региональной и местной авиации, закрытие множества региональных аэропортов, использование воздушного сообщения через МАУ даже между соседними регионами.

Для ликвидации чрезмерной концентрации пассажиров в аэропортах МАУ, способствующей быстрому распространению любой эпидемии, необходимо не только налаживать прямое воздушное сообщение аэропортов субъектов Федерации с зарубежными странами, субсидировать региональные авиаперевозки, но и развивать скоростное и высокоскоростное железнодорожное сообщение между регионами РФ и другими государствами.

Автомобильный транспорт. Пандемия увеличила время пересечения границы грузовыми автомобилями, а в ряде стран был введён прямой запрет на въезд любых автотранспортных средств. Так, при пересечении сухопутной границы между Россией и Китаем, водители грузового автотранспорта должны провести на карантине 14 дней. На маршруте Россия – Италия особенно напряжённая ситуация для российских международных автоперевозчиков сложилась в транзитных странах (Словении, Венгрии).

Пандемия привела к разбалансировке рынка услуг по автомобильной перевозке грузов в международном сообщении. Кроме того, организационной основой автомобильного транспорта являются малые и средние предприятия (МСП), многие из которых могут обанкротиться, если на них не будут распространяться меры государственной финансовой поддержки.

С другой стороны, глобальные логистические компании (например, компания DB Schenker) организовали поставку средств индивидуальной защиты (масок, перчаток, антисептиков, халатов, комбинезонов и др.) в те страны и медицинские учреждения, где испытывался их недостаток.

Перечислим основные мероприятия, проведённые и проводимые с целью предотвращения проникновения и распространения пандемии на территорию стран прохождения международных автотранспортных коридоров и при выполнении транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом, прежде всего, на маршруте Европа – Россия – Китай.

В части трансграничных процедур.

А. Закрытие границ для проезда транзитных автотранспортных средств (АТС), вынужденных искать альтернативные маршруты.

В. Ограничения на въезд АТС из стран с высоким уровнем заболеваемости.

С. Ведение суточных лимитов на число АТС, пропускаемых через границу.

Д. Контроль готовности грузополучателя принять и разгрузить АТС, необходимость связаться с грузополучателем и выяснить, разрешено ли ему работать.

Е. Установление ограниченного числа международных автомобильных пунктов пропуска.

Ф. Увеличение продолжительности трансграничных процедур.

Г. Усиление мер безопасности при прохождении таможенного досмотра грузов и АТС.

Н. Введение требований дезинфекции АТС и санитарной обработки грузов.

И. Введение ограничений на тоннаж пропускаемых грузовых автомобилей.

Ж. Временное запрещение ввоза некоторых товаров¹. Пограничный контроль выполнения этого запрета увеличил время прохождения таможенного досмотра.

К. Необходимость самоизоляции водителей после совершения поездки (пересечения границы).

В части соблюдения мер индивидуальной защиты.

А. Организация предрейсового медицинского контроля водителей АТС, в т.ч. путём внедрения дистанционного автоматического контроля.

В. Контроль состояния здоровья экипажей АТС при пересечении границ (медицинский скрининг), в случае наличия симптомов коронавируса – организация карантинных мероприятий.

¹ Так, Европейская комиссия запретила до 30 июня 2020 г. ввоз на территорию ЕС злаковых культур и некоторых изделий из них, овощей и ряда других продуктов питания.

С. Контроль соблюдения перевозчиками и операторами погрузочно-разгрузочных зон применения средств индивидуальной защиты (ношение масок, респираторов, перчаток, в случае необходимости, защитных костюмов и халатов).

Д. Самоизоляция водителей после посещения «опасных» регионов, их частая смена и замена.

Е. Меры по минимизации контактов водителя с другими участниками транспортно-логистического процесса: запрет покидать кабину АТС, ограничение доступа на территории складских объектов.

В части маршрутизации перевозок.

А. Проведение маршрутизации движения АТС с учётом эпидемиологической обстановки в странах прохождения маршрута.

В. Ограничение числа автодорог, по которым могут проехать транзитом международные автоперевозчики, разработка конкретных маршрутов движения транзитных АТС.

С. Закрытие придорожных автозаправочных станций (АЗС).

Д. Разработка чёткой схемы размещения ограниченного числа мест возможной остановки, стоянки АТС, отдыха и приёма пищи водителями.

Е. Введение требований для водителей АТС, осуществляющих транзитные перевозки, не покидать территорию специализированных пунктов остановки для отдыха и питания, а также АЗС.

Ф. Введение временных ограничений на пребывание на территории страны АТС, следующих в транзитном сообщении.

Г. Разработка кратчайших маршрутов для выезда АТС из страны.

Н. Сопровождение транзитного автотранспорта машинами дорожной полиции, в т.ч. в составе автоколонн (караванов).

И. Временная отмена ограничений на перемещение грузовых АТС, следующих в транзитном сообщении, в выходные и праздничные дни.

Ж. Введение порядка, когда грузы доставляются международными перевозчиками до определённых мест рядом с границей, а далее перегружаются на АТС национальных перевозчиков, которые развозят их по территории страны.

К. Пропуск транзитных грузов при условии смены водителей на территории автомобильного пункта пропуска с соблюдением санитарно-эпидемиологических требований или с заменой седельных тягачей на национальные.

Железнодорожный транспорт. В этих условиях железнодорожный транспорт выступает в качестве конкурентоспособной альтернативы и компенсаторного механизма обслуживания потребностей внешней торговли, перевозок товаров первой необходимости. *По сравнению с автомобильным транспортом пересечение государственных границ по железной дороге идёт в стандартном режиме: меняется только локомотивная бригада.*

В ЕС на железнодорожном, автомобильном, морском и воздушном транспорте введены «зелёные коридоры», которые упрощают трансграничные процедуры и таможенное оформление грузов и сотрудников транспортных компаний в целях защиты здоровья машинистов, пилотов и их экипажей, водителей и экспедиторов, скорейшей доставки товаров первой необходимости: продуктов, лекарств и средств личной защиты.

Рассматривается возможность продления сертификатов для железнодорожного транспорта и лицензий для профессиональных автоперевозчиков. *Роль железнодорожного транспорта должна быть усилена, т.к. это более безлюдная перевозочная технология, чем автомобильные перевозки.*

В связи с пандемией, Китай сокращает субсидирование железнодорожных контейнерных перевозок в Европу, что действует угнетающе на транзитные перевозки грузов по территории России и других стран-членов Евроазиатского экономического союза (ЕАЭС). На объёмах транзитных перевозок грузов через Россию скажется и сжатие потребительского спроса, а также замедление технологических процессов на европейских железных дорогах из-за карантинных мероприятий и закрытия границ.

2. Влияние пандемии и мероприятий по борьбе с ней на изменение структуры рынка транспортных услуг, цифровую трансформацию транспортно-логистических процессов и транспортное поведение населения

Приостановка работы и закрытие части европейских и российских предприятий привело к уменьшению международных грузопотоков, перевозимых автомобильным транспортом (по оценкам, на 30-50%) и сокращению очередей на границах. Крупные европейские автоперевозчики отправили часть своих сотрудников в неоплачиваемый отпуск, другая часть была уволена.

Возобновление полноценного транспортного сообщения по маршруту Европа – Россия – Китай не повлекло и не приведёт в ближайшей перспективе к резкому улучшению ситуации, поскольку из-за пандемии были закрыты на карантин ряд предприятий и ограничены торговые операции.

Более того, с 4 мая 2020 г. КНР ввела новые ограничения на движение грузового автотранспорта через международный автомобильный пункт пропуска (МАПП) «Забайкальск», согласно которым «на территорию Китая пропускают только машины, которые везут медицинские грузы и гуманитарную помощь, а также овощи» [11]. Это привело к образованию очереди, в которой только на российской стороне стояло около 300 грузовых автомобилей.

Рецессия мировой экономики, усиленная пандемией, а также рост конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта приведут к падению объёмов международных грузовых перевозок автомобильным транспортом на 25-35% по сравнению с докризисным уровнем даже после преодоления пандемии.

Хотя если допустить взрывной компенсаторный рост объёмов перевозок, это может привести к недостатку подвижного состава и тары. В сообщении Россия – Китай уже возникает проблема удорожания перевозок из-за высокого спроса на них, в т.ч. в части доставки товаров электронной торговли.

После завершения активной фазы борьбы с пандемией, но в условиях сохранения низких цен на углеводородное сырьё в глобальной экономике произойдёт трансформация цепочек поставок за счёт ухода с рынка слабых хозяйственных субъектов, формирования новых предложений, сервисов, маршрутов, внедрения инновационных перевозочных технологий.

Особую роль будут играть остаточные явления, например:

- длительный выход на положительные значения экономического роста и восстановление международной торговли;
- постепенное восстановление грузопотока из Китая в Россию;
- сохранение удалённых рабочих мест и соответствующего **транспортного поведения населения**;
- усиление стимулов для интенсификации автоматизации, роботизации, цифровой трансформации производственных и транспортно-логистических процессов, внедрения малолюдных и безлюдных технологий.

Так, в железнодорожных транспортно-логистических компаниях в условиях пандемии мастера погрузочно-разгрузочных работ и грузчики работали в обычном режиме, а специалисты по логистике, занимающиеся оформлением документов и организацией оплаты услуг – дистанционно.

Ещё до пандемии ряд передовых транспортно-логистических компаний применяли практику электронного взаимодействия, использовали уже имеющиеся IT-решения в условиях глобальной автоматизации международной логистики. Инновационное программное обеспечение позволяет в режиме реального времени анализировать ход перевозочного процесса, его качество и доходность. Контроль перевозочного процесса, выполняемого на протяжённой линейной инфраструктуре, как правило, осуществлялся удалённо. У транспортных компаний было налажено электронное взаимодействие с региональными филиалами и зарубежными представительствами.

По нашему мнению, **пандемия приведёт к резкому скачку интенсивности цифровой трансформации российской экономики**. Многие процессы офлайн осуществлялись по привычке, традиции были обусловлены устаревшими институциональными условиями, связанными, прежде всего, с проблемой контроля. Как всегда, в ходе цифровой трансформации возрастает актуальность проблем обеспечения конфиденциальности и кибербезопасности [2, 9].

Изменение транспортного поведения населения в пользу организации и интенсификации использования удалённых рабочих мест, ограничения физического перемещения людей в пространстве будет обусловлено:

- осознанием преимуществ (временных, операционных, информативных и пр.) цифрового взаимодействия;
- ценностью времени, высвобождаемого в результате отказа от физического перемещения в пространстве;
- экономией расходов на потребление транспортных услуг;
- отсутствием транспортной усталости, возможностью потратить часть сэкономленного времени на прогулки на свежем воздухе, физическую активность, отдых, что повышает производительность труда;
- осознанием преимуществ передвижения железнодорожным транспортом на дальние расстояния (особенно скоростным);
- минимизацией риска заражения инфекционными болезнями в общественном транспорте, долговременной тенденцией соблюдения социальной дистанции;
- оборудованием комфортных и функциональных удалённых рабочих мест, в т.ч. за городом;
- использование всех преимуществ самозанятости и самоконтроля, как условий и побудительных мотивов к творческой деятельности, составляющей основу развития «Индустрии 4.0».

Помимо экономического спада, усиленного пандемией, ограничения на передвижение пассажиров и грузов привели к сокращению выбросов углекислого газа в атмосферу. Эта тенденция должна быть сохранена.

3. Перспективные направления развития национальной транзитной экономики, обусловленные мероприятиями по преодолению пандемии

Ряд ограничений, введённых для борьбы с пандемией, являются направлениями развития транзитной экономики, к которым следует присмотреться (таблица 1).

Таблица 1

Перспективные направления развития национальной транзитной экономики, обусловленные мероприятиями по преодолению пандемии

№	Мероприятие по борьбе с пандемией	Потенциальный вклад в развитие транзитной экономики (ТЭ)	Организационно-институциональное оформление
1.	Введение порядка доставки грузов международными перевозчиками до определённых мест рядом с границей и перегруз на АТС национальных перевозчиков.	Исторически обусловленное мероприятие, направленное на концентрацию ТЭ в определённых точках, облегчение контроля торговых операций, взимания налогов и пошлин.	Межгосударственные соглашения, решения национальных властей, региональное участие в строительстве и обустройстве центров приграничной торговли.
2.	Пропуск транзитных грузов при условии смены водителей на территории автомобильного пункта пропуска или с заменой седельных тягачей на национальные.	Расширение использования национальных факторов производства в функционировании ТЭ во многом на нерыночной основе.	Запрет на передвижение транзитного автотранспорта, требование использования контрейлерных перевозок в целях сохранности автодорог и улучшения экологии.
3.	Ограничение числа автодорог, по которым могут проехать транзитом международные автоперевоз-	Чёткое обозначение и спецификация маршрутов транзитных перевозок, модернизация дорожной инфраструктуры, введение плат-	Разработка Правил осуществления транзитных перевозок по территории страны, функционирова-

№	Мероприятие по борьбе с пандемией	Потенциальный вклад в развитие транзитной экономики (ТЭ)	Организационно-институциональное оформление
	чики, введение «зелёных коридоров».	ного принципа транзитного пересечения территории страны.	ние системы взимания платы типа «Платон».
4.	Установление ограниченного числа международных автомобильных пунктов пропуска (МАПП).	Институциональное облегчение контроля и взимания платы за транзитные перевозки, обустройство МАПП на самом высоком уровне.	Распоряжения ФТС и Минтранса РФ, деятельность Росграницы на основе ГЧП.
5.	Сопровождение транзитного автотранспорта машинами дорожной полиции, служб безопасности, в т.ч. в составе автоколонн.	Повышение скорости, надёжности и безопасности транзитных перевозок грузов, особенно следующих по направлению «Север – Юг», по аналогии с движением караванов, обозов, морских портов.	Формирование колонн на основе кооперации, силами отраслевых ассоциаций, подразделением безопасности транзитной ГЧП-компании.
6.	Интенсификация использования железнодорожного транспорта для транзитных перевозок грузов.	Увеличение доли железнодорожного транспорта в евро-азиатском транзите, как конкурентоспособном по критериям «скорость – сервис – тарифы».	Создание и функционирование Евразийской транспортно-транзитной компании, развитие торговых путей XXI века.
7.	Цифровая трансформация, расширение использования малолюдных (безлюдных) технологий организации транспортно-логистических бизнес-процессов.	Дальнейшее внедрение электронного документооборота, безлюдных технологий таможенного контроля, расширение использования автоматического подвижного состава, погрузочно-разгрузочных и складских технологий.	Реализация национальной программы «Цифровая экономика», отраслевых и корпоративных программ цифровой трансформации и роботизации [2, 9].
8.	Изменение транспортного поведения населения, переход в область цифровых коммуникаций, «стыд полётов».	Высвобождение железнодорожных «ниток графика» и пропускной способности автодорог для транзитных перевозок грузов, развитие грузовых авиакомпаний, улучшение экологической обстановки.	Усилия властей по предотвращению излишних перемещений населения, облегчению нагрузки на транспортную и экологическую систему.

Отметим потенциальные преимущества железнодорожного транспорта в период и после преодоления пандемии.

1. По сравнению с автомобильным транспортом пересечение государственных границ по железной дороге идёт в стандартном режиме, меняется только локомотивная бригада.

2. Быстрое прохождение трансграничных процедур особенно при организации «зелёных коридоров».

3. Формирование соединённых, длинносоставных и тяжеловесных поездов в целях обеспечения большей малолюдности перевозочного процесса.

4. Комплексная автоматизация и роботизация погрузочно-разгрузочных работ, перемещения товаров по грузовым дворам, контейнерным площадкам и внутри складских помещений с максимальным использованием цифрового контрольно-управленческого аппарата.

4. Предложения по мероприятиям в сфере экономической и социальной жизни страны после завершения активной фазы борьбы с пандемией

1. После завершения активной фазы борьбы с пандемией должна быть продолжена работа по реализации Указа Президента РФ В.В. Путина № 204 от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», где

большое внимание уделено поддержке эволюционной динамики и государственному стимулированию проектного развития транзитной экономики (ТЭ) в России.

2. Требуется строительство и модернизация транспортных коммуникаций и развитие перевозочного процесса на высокотехнологичной основе, что приведёт к повышению доли автоматизированных, роботизированных технологий и малообслуживаемой инфраструктуры и транспортных средств: ***это будет способствовать предупреждению возникновения новых эпидемий.***

3 Новый подход к оценке и прогнозированию результатов модернизации процессов международных отношений и международной торговли предполагает, что она может привести не к созданию новых высокотехнологичных рабочих мест, а к распространению безлюдных технологий, упрощению требований к качеству человеческого капитала, деградации профессиональных навыков. Такие последствия требуют новых политических решений, направленных на структурное переформатирование трудовых ресурсов в рамках становления «Индустрии 4.0».

4. Должна быть продолжена работа по ликвидации инфраструктурных и организационно-институциональных «барьерных» мест на направлениях «Европа – Западный Китай», «Север – Юг», а главное, «Восток – Запад» на территории России, стран-членов ЕАЭС и всех участников международных транспортных коридоров, в том числе, используя ***опыт европейских «зелёных коридоров»***, упрощающих пограничные проверки и таможенное оформление грузов и сотрудников транспортных компаний.

5. Требуется развитие, обеспечение эффективного и доходного использования Северного морского пути (СМП) в целях обеспечения синергии внешних, внутренних и транзитных перевозок грузов, ***развитию хозяйственной деятельности в малоосвоенных районах страны и малолюдных перевозочных технологий.***

6. Целесообразно создание обще-евразийской корпоративной структуры – наднациональной государственно-частной компании в области развития транзитных перевозок грузов на евразийском пространстве и формирования инновационно-индустриальных поясов торговых путей – Евразийской транспортно-транзитной компании (ЕТТК) на основе ***широкого использования цифровых технологий, малолюдных и безлюдных перевозочных процессов, удалённых рабочих мест.***

7. Непосредственно для транспортно-логистических предприятий следует рассмотреть возможность введения отсрочки лизинговых и кредитных платежей за подвижной состав и инфраструктурные объекты, а также отсрочку внесения НДС и др. налогов и платежей. Вследствие трансформации экспортно-импортных и транзитных товаропотоков может возникать дефицит порожнего подвижного состава под загрузку экспортными грузами, что требует государственного вмешательства и усилий ОАО «РЖД».

Заключение

Пандемия коронавируса COVID-19 выявила насущные проблемы функционирования транспортно-логистических систем, всех видов транспорта, международных торговых путей и наметила перспективы их дальнейшего развития с учётом необходимости обеспечения санитарно-эпидемиологической безопасности.

В феврале-мае 2020 г. организационно-институциональная неопределённость порядка пересечения государственных границ и таможенного досмотра различных групп товаров привела к образованию больших очередей на границах и увеличению времени прохождения таможенных процедур. С другой стороны, институциональной особенностью перевозок грузов автомобильным транспортом является то, что водители и владельцы транспортных компаний привыкли к произволу и поборам на дорогах, и отнеслись с пониманием к мероприятиям по борьбе с пандемией, пусть и не всегда организованным на высоком уровне.

Пандемия выявила конкурентные преимущества железнодорожного транспорта, прежде всего, в области ускоренных перевозок грузов и перевозок на дальние расстояния, которые ранее выполнялись морским и воздушным транспортом. Эти преимущества продолжают действовать и в дальнейшем. Для поддержания конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта в обслуживании грузоперевозок по евро-азиатским торговым путям целесообразно рас-

смотреть вопрос субсидирования контейнерных перевозок и возвратного движения порожних контейнеров на маршруте Китай – Россия – Европа.

Пандемия выявила актуальность развития скоростных и высокоскоростных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом [8], в т.ч. и потому, что в вагонах имеется больше возможностей организации рассадки пассажиров в соответствии с требованиями соблюдения социальной дистанции, чем в салонах пассажирских авиалайнеров и международных (межрегиональных) автобусах.

При развитии высокоскоростных наземных перевозок целесообразно не копировать и догонять другие страны, а работать на опережение, например, путём отказа от традиционного принципа движения «колесо-рельс» в пользу перемещения пассажиров в подвижном составе и по инфраструктуре, работающих на принципах *магнитной левитации*.

Именно такой принцип планирует использовать китайская государственная корпорация CRRC при организации на линии Шанхай – Нинбо высокоскоростной системы маглев, основанной на немецкой технологии EMS Transrapid и позволяющей достигать максимальной скорости движения 600 км/ч. Подчеркивается, что реализация масштабных инновационных инфраструктурных проектов будет способствовать стимулированию экономического роста после преодоления пандемии коронавируса [7].

Пандемия стала проверкой нынешнего состояния и стимулом для ускорения цифровой трансформации всех транспортно-логистических производственных и бизнес-процессов, расширения использования удалённых рабочих мест, применения малолюдных (безлюдных) перевозочных, складских и погрузочно-разгрузочных технологий.

Как неоднократно подчеркивали авторы [13], перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом в большей степени поддаются контролю, в т.ч. и без остановки движения, чем транспортировка многочисленными грузовыми автомобилями и международными (межрегиональными) автобусами. Пандемия добавила новое понимание этого тезиса.

Контролем и пресечением транзитной транспортировки наркотиков, оружия, взрывчатых веществ, а теперь и борьбой с распространением эпидемий могут заниматься не только органы правопорядка, пограничной службы, таможни, фитосанитарного контроля, Роспотребнадзора и другие контролирующие государственные и надгосударственные инстанции [6].

Контрольные функции и проведение мероприятий по недопущению распространения и борьбе с инфекционными заболеваниями можно делегировать подразделениям безопасности транзитной ГЧП-компании – Евразийской транспортно-транзитной компании (ЕТТК) и аффилированным частным военным компаниям, укомплектованным, в т.ч. и жителями стран (регионов) прохождения международных транспортных коридоров. Такая организационно-институциональная структура особенно актуальна при развитии торговых путей XXI века и их инновационно-индустриальных поясов в направлении «Север – Юг» через государства Южного Кавказа и Центральной Азии [5,13-14].

Литература

1. Бернштейн У. Великолепный обмен. История мировой торговли / пер. с англ. И. Летберга – Москва: АСТ, 2014. – 508 с.
2. Валлерстайн И. Мир-система Модерна. Том II. Меркантилизм и консолидация европейского мир-экономики, 1600-1750 гг. / Пер. с англ., литер. редак., комм. Н. Проценко. – М.: Русский фонд содействия образованию и науке, 2016. – 528 с.
3. Глазьев С.Ю. Доклад о глубинных причинах нарастающего хаоса и мерах по преодолению экономического кризиса. [Электронный ресурс] – 06.05.2020. – URL: http://www.fa.ru/Documents/Glaziev_Chaos.pdf (Дата обращения: 06.05.2020).
4. Зоидов З.К. Повышение уровня экономической безопасности России в условиях цифровой трансформации экономики / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М.: ИПР РАН, 2019. – 111 с.
5. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Государственно-частное партнерство – основа инновационного развития и безопасности транзитной экономики: Монография / Предисловие и науч. ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветков. – Москва: Экономическое образование, 2017. – 528 с.
6. Иванов В.П. Афганский наркоузел. – М.: ООО «СиВиДжи», 2010. – 208 с.

7. Ключспис Й. Китай хочет ускорить экономику страны с помощью магнитной левитации. [Электронный ресурс] – РЖД-Партнер, 06.05.2020. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/kitay-khochet-uskorit-ekonomiku-strany-s-pomoshchyu-magnitnoy-levitatsii/> (Дата обращения: 08.05.2020).

8. Комплексное освоение территории Российской Федерации на основе транспортных пространственно-логистических коридоров. Актуальные проблемы реализации мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР – ИЕТС» / Отв. Ред. академик РАН В.В. Козлов, член-корреспондент РАН А.А. Макошко; Российская академия наук. – М.: Наука, 2019. – 463 с.

9. Конкурентные преимущества цифровой кооперации: монография / Под общей редакцией чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М.: ИПР РАН, 2018. – 380 с.

10. Кроули Роджер. Венецианская республика. Расцвет и упадок великой морской империи. 1000–1503 / Пер. с англ. Л.А. Игоревского. – М.: ЗАО Издательство Центр-полиграф, 2015. – 446 с.

11. Около 300 грузовиков скопилось на границе РФ и КНР в Забайкалье из-за ограниченного движения. [Электронный ресурс] – РЖД-Партнер, 08.05.2020. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/auto/news/okolo-300-gruzovikov-skopilis-na-granitse-rf-i-krn-v-zabaykale-iz-za-ogranicheniy-dvizheniya/> (Дата обращения: 08.05.2020).

12. Цветков В.А. Основные макроэкономические показатели РФ по итогам 2019 года // Проблемы рыночной экономики. – 2020. – № 1. – С. 5-24. DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2020-1-5-24>.

13. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Об эволюционном развитии транзитных перевозок температурочувствительных грузов // Экономика и управление. – 2020. – Т. 26. – № 3. – С. 222-232.

14. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Современные тенденции видов транспорта – основа на пространстве Евразии // Экономика и управление. – 2020. – Т. 26. – № 1 (171). – С. 4-15.

Об авторах

Зоидов Кобилжон Ходжиевич, кандидат физико-математических наук, доцент, заведующий лабораторией, Институт проблем рынка РАН, Москва.

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

Для цитирования

Зоидов К.Х., Медков А.А. Влияние пандемии коронавируса COVID-19 и мероприятий по борьбе с ней на функционирование торговых путей // Проблемы рыночной экономики. – 2020. – № 2. – С. 48-60.

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2020-2-48-60>

Impact of the COVID-19 coronavirus pandemic and its control measures on the functioning of trade routes

Kobiljon Kh. Zoidov, Cand. of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor
e-mail: kobiljonz@mail.ru

Alexey A. Medkov, Cand. of Sci. (Econ.)
e-mail: medkov71@mail.ru

Abstract

The research is aimed to analyze the impact of the COVID-19 coronavirus pandemic and measures to combat it on the functioning of trade routes of the XXI century, as well as their innovation and industrial zones. **Goal.** Identification of the main areas of impact of the COVID-19 coronavirus pandemic and measures to combat it (in February-May 2020)

on the functioning of the global transport and logistics system in terms of key routes of trade routes and modes of transport, determining the place and role of Russian communications and transport and logistics companies in servicing the functioning of trade routes in the new reality. **Tasks.** Consideration, systematization and analysis of various areas of impact of the pandemic and measures to combat it on changing the structure of the transport services market, digital transformation of the transport process and transport behavior of the population. Confirmation of the hypothesis that the increase in the share of rail transport in servicing the functioning of modern trade routes, which is observed during the fight against the pandemic, should be continued in the future in order to prevent new outbreaks of infection, and improve the processes of commodity movement based on digital transformation, automation, robotics, and the expansion of the use of sparsely populated (unpopulated) transport and logistics technologies. Developing proposals for implementing the most effective corporate mechanisms for developing the transit economy in Russia in the context of the new reality created by the pandemic. **Methodology.** The research uses methods of system analysis, evolutionary and institutional theory, the theory of industrial and technological balance, and the historical approach. **Results.** It is shown that in ensuring global economic relations, the pandemic has further strengthened the competitive advantages of railway transport as a low-traffic transportation technology in relation to the volume of transported goods. Promising directions for the development of the national transit economy, due to measures to overcome the pandemic, are outlined. Proposals were put forward on the directions of socio-economic development of Russia after the end of the active phase of the fight against the pandemic. **Conclusions.** The COVID-19 coronavirus pandemic has identified urgent problems in the functioning of transport and logistics systems, all types of transport, and international trade routes, and outlined prospects for their further development, taking into account the need to ensure sanitary and epidemiological security. In order to maintain the competitive advantages of rail transport in cargo transportation services along the Euro-Asian trade routes, it is advisable to consider subsidizing container transport on the China – Russia – Europe route. The pandemic has become an incentive to accelerate the digital transformation of all transport and logistics processes, expand the use of remote jobs, and apply sparsely populated (unpopulated) transportation, storage, and handling technologies. Control functions and implementation of measures to prevent the spread and control infectious diseases can be delegated to the security units of the transit PPP company-the Eurasian transport and transit company (ETTC). This organizational and institutional structure is particularly relevant for the development of trade routes of the XXI century and their innovative and industrial belts in the North – South direction through the States of the South Caucasus and Central Asia.

Keywords: *COVID-19 coronavirus pandemic, measures to combat the pandemic, transit economy, trade routes, transport and logistics systems, rail transport, road transport, water transport, air transport, transport behavior of the population, digital transformation, sparsely populated (unpopulated) technologies*

The article was prepared in the framework of the state task of the MEI RAS, the theme of research «Modeling of socio-economic dynamics and structure of economic growth factors of the EAEU and other countries in the context of modernization».

References

1. Bernstein U. A splendid exchange. History of world trade / Translated from English. I. Lamberg – Moscow: AST, 2014. – 508 p. (In Russian).
2. Wallerstein I. World system of Modernity. Volume II. Mercantilism and the consolidation of the European world economy, 1600-1750. / Edited by N. Protsenko. – Moscow: Russian Foundation for education and science assistance, 2016. – 528 p. (In Russian).

3. Glazyev S.Yu. Report on the deep causes of the growing chaos and measures to overcome the economic crisis. [Electronic resource]. – 06.05.2020. – URL: http://www.fa.ru/Documents/Glaziev_Chaos.pdf (Access date: 06.05.2020, In Russian).
4. Zoidov Z.K. Increasing the level of economic security of Russia in the conditions of digital transformation of the economy / Under the editorship of corresponding member of RAS V.A. Tsvetkov. – M.: MEI RAS, 2018. – 111 p. (In Russian).
5. Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K. Public-private partnership-the basis of innovative development and security of the transit economy: Monograph / Introduction and scientific editorship by corresponding member of RAS V.A. Tsvetkov. – Moscow: Economic education, 2017. – 528 p. (In Russian).
6. Ivanov V.P. Afghan drug hub. – M.: LLC «CVG», 2010. – 208 p. (In Russian).
7. Klyushpis Y. China wants to accelerate the country's economy with the help of magnetic levitation. [Electronic resource] – RZD-Partner, 06.05.2020. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/kitay-khochet-uskorit-ekonomiku-strany-s-pomoshchyu-magnitnoy-levitatsii/> (Access date: 08.05.2020, In Russian).
8. Comprehensive development of the territory of the Russian Federation on the basis of transport and logistics corridors. Actual problems of implementation of the megaproject «United Eurasia: TEPR – IETS» / Executive editor academician of RAS V.V. Kozlov, corresponding member of RAS A.A. Makosko; Russian Academy of Sciences. – M.: Science, 2019. – 463 p. (In Russian).
9. Competitive advantages of digital cooperation: monograph / Under the editorship of corresponding member of RAS V.A. Tsvetkov. – Moscow: MEI RAS, 2018. – 380 p. (In Russian).
10. Roger Crowley. Venetian Republic. The rise and fall of the great maritime empire. 1000-1503 / Translation from English by L.A. Igorevsky. – Moscow: Closed corporation «Publishing house Center-polygraph», 2015. – 446 p. (In Russian).
11. About 300 trucks accumulated on the border of the Russian Federation and China in Transbaikalia due to traffic restrictions. [Electronic resource]. – RZD-Partner, 08.05.2020. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/auto/news/okolo-300-gruzovikov-skopilis-na-granitse-rf-i-kr-v-zabaykale-iz-za-ogranicheniy-dvizheniya/> (Access date 08.05.2020, In Russian).
12. Tsvetkov V.A. Main macroeconomic indicators of the Russian Federation at the end of 2019 // Market economy problems. – 2020. – No. 1. – Pp. 5-24. DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2020-1-5-24>. (In Russian).
13. Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. On the evolutionary development of transit transport of temperature-sensitive cargo // Economics and management. – 2020. – Vol. 26. – No. 3. – Pp. 222-232. (In Russian).
14. Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. Modern trends in transport modes-the basis for the space of Eurasia // Economics and management. – 2020. – Vol. 26. – No. 1 (171). – Pp. 4-15. (In Russian).

About authors

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

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

For citation

Zoidov K.Kh., Medkov A.A. Impact of the COVID-19 coronavirus pandemic and its control measures on the functioning of trade routes // Market economy problems. – 2020. – No. 2. – Pp. 48-60 (In Russian).

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2020-2-48-60>