

Научная статья**УДК 338.242.2****DOI: 10.25683/VOLBI.2023.63.662****Alexander Ivanovich Gavrillov**

Doctor of Economics,
Academician of the Russian Academy of Natural Sciences,
Counselor of the Ministry of Education and Science
of the Russian Federation,
Professor of the Department of Public Administration
and Management,
Nizhny Novgorod Institute of Management of the Russian Academy
of Public Administration under the President of the Russian Federation
Nizhny Novgorod, Russian Federation
Gai53@list.ru

Ivan Ivanovich Streltsov

postgraduate of the Department of Economics and Management,
Volga State University of Water Transport
Nizhny Novgorod, Russian Federation
istreltsov@yandex.ru

Wu Xiangyu

Applicant of the Department of Economics and Management,
Volga State University of Water Transport
Nizhny Novgorod, Russian Federation
Wuyitonq2012@yandex.ru

Александр Иванович Гаврилов

д-р экон. наук,
академик Российской академии естественных наук,
Советник Минобрнауки РФ,
профессор кафедры государственного управления
и менеджмента,
Нижегородский институт управления
Российской академии государственной службы
при Президенте РФ
Нижний Новгород, Российская Федерация
Gai53@list.ru

Иван Иванович Стрельцов

аспирант кафедры экономики и менеджмента,
Волжский государственный университет водного транспорта
Нижний Новгород, Российская Федерация
istreltsov@yandex.ru

У Сяньюй

соискатель кафедры экономики и менеджмента,
Волжский государственный университет водного транспорта
Нижний Новгород, Российская Федерация
Wuyitonq2012@yandex.ru

МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СТРАН АЗИАТСКО-РОССИЙСКОГО СЕКТОРА КАК ОСНОВА БЕЗОПАСНОСТИ ГЛОБАЛЬНОГО ПЕРЕУСТРОЙСТВА МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

5.2.3 — Региональная и отраслевая экономика

Аннотация. Предметом исследования выступают транспортные параметры перемещения ресурсной составляющей в пространстве и времени на(?) эффективность и конкурентоспособность производственного звена регионов и расширения организации торговых связей субъектов экономики. Ресурсы, уровень их территориальной разбросанности и разрозненности с возможностью размещения производительных сил и мощностей сегодня во многом являются определяющими в развитии потребностей производственного сектора и влияния параметров запасов на эффективность бизнеса и конкурентоспособность экономик национальных государств. Особое внимание при этом уделяется развитию как внешних межгосударственных, так и внутренних национальных линейных транспортных сетей включая железнодорожный, автомобильный и водный транспорт.

Актуальность данной публикации подтверждается поиском эффективного развития транспортных коридоров России «Север — Юг», «Запад — Восток», которые будут иметь важное значение в использовании огромного российского ресурсного потенциала в совместном развитии корпоративных передовых производств дружественных национальных государств, обладающих современными производственными и кадровыми возможностями.

Научной базой данного исследования выступают труды отечественных ученых (П. О. Акилова, С. Ю. Глазьев,

А. И. Гаврилов, В. И. Кушлин), комплексные методы анализа обобщения и оценочных экспертных оценок эффекта.

Научная новизна и практическая значимость работы заключается в научном обосновании необходимости комплексного корпоративного развития транспортной системы России и стран Азии в современных условиях санкционного давления и переформатирования глобальных рынков как основы безопасности и эффективности развития Российской Федерации.

Результаты исследования заключаются в том, что модернизация транспортных артерий будет выступать основой повышения производительности труда и формирования инновационного корпоративного транспортного обеспечения производства потенциала страны не только за счет поставок углеводородной составляющей сырьевых ресурсов на Запад и в Азию, а путем корпоративного участия в развитии эффективной транспортной инфраструктуры страны в международном бизнесе.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, корпоративное участие в международном бизнесе, инновационное развитие регионов страны, эффективность транспортно-производственного комплекса, внутренний инфраструктурный потенциал, производительность труда на транспорте, международное транспортное сотрудничество, интенсификация использования транспортных коридоров, инновационные проекты на транспорте, новый мировой порядок

Для цитирования: Гаврилов А. И., Стрельцов И. И., У Сяньюй. Модернизация транспортной системы стран азиатско-российского сектора как основа безопасности глобального переустройства мировой экономики // Бизнес. Образование. Право. 2023. № 2(63). С. 246—251. DOI: 10.25683/VOLBI.2023.63.662.

MODERNISATION OF THE TRANSPORT SYSTEM IN THE COUNTRIES OF THE ASIAN-RUSSIAN SECTOR AS A BASIS FOR THE SECURITY OF THE WORLD ECONOMY'S GLOBAL RESTRUCTURING

5.2.3 — Regional and sectoral economy

Abstract. *The subject of the research is transport parameters of the resource component movement in space and time, its impact on efficiency and competitiveness of the production link of the regions and expansion of trade relations of the subjects of the economy. Resources, the level of their territorial dispersion and fragmentation with the possibility of accommodating productive forces and capacities, are today largely determining in the development of the needs of the manufacturing sector and the impact of reserve parameters on business efficiency and the competitiveness of the economies of national states. Particular attention is paid to the development of both external interstate and internal national linear transport networks, including rail, road and water transport.*

The relevance of this publication is confirmed by the search for the active development of the transport corridors of Russia “North-South”, “West-East”, which will be important in using the huge Russian resource potential in the joint development of corporate advanced industries of national friendly states with modern production and personnel capabilities. The scientific basis for this study are the works of domestic scientists (P. O. Akilova, S. Yu. Glazyev, A. I. Gavrilov, V. I. Kushlin), comprehensive methods of analysis of generalization and expert effect evaluations.

For citation: Gavrilov A. I., Streltsov I. I., Wu X. Modernisation of the transport system in the countries of the Asian-Russian sector as a basis for the security of the world economy's global restructuring. *Biznes. Obrazovanie. Pravo = Business. Education. Law.* 2023;2(63):246—251. DOI: 10.25683/VOLBI.2023.63.662.

Введение

Актуальность данной публикации подтверждается поиском эффективного развития транспортных коридоров России «Север — Юг», «Запад — Восток», которые будут иметь важное значение в использовании огромного российского ресурсного потенциала в совместном развитии корпоративных передовых производств дружественных национальных государств, обладающих современными производственными и кадровыми возможностями.

Научной базой данного исследования выступают труды отечественных ученых (П. О. Акилова, С. Ю. Глазьев, А. И. Гаврилов, В. И. Кушлин), комплексные методы анализа обобщения и оценочных экспертных оценок эффекта.

Основными целевыми параметрами научного обоснования результатов статьи являются:

- подтверждение возможности использования практики передовых предприятий развитых стран Азии, опирающихся на влияние скорости поставок грузов и минимизацию объемов товарных запасов в производственном секторе, на производительность труда и, как следствие, на интенсивный рост эффективности развития экономики регионов;

- обоснование важности интеграционных процессов России и стран Азиатского региона путем корпоративного участия в глобальном инновационном развитии путей транспортного сообщения, что будет стимулом для интенсификации экономики путем активного развития коммуникаций стран-участниц в организации перевозок сырья и товарной продукции.

Научная новизна и практическая значимость работы заключаются в научном обосновании необходимости комплексного корпоративного развития транспортной си-

Scientific novelty and practical significance of the work lies in the scientific substantiation of the need for comprehensive corporate development of the transport system of Russia and Asian countries in the current conditions of sanctions pressure and the reformatting of global markets as the basis for security and efficiency of the Russian Federation development.

The results of the study are that the modernization of transport arteries will act as the basis for increasing productivity and the formation of innovative corporate transport support of the country's production potential not only through the supply of the hydrocarbon component of raw materials to the West and Asia, but also through corporate participation in the development of an effective transport infrastructure of the country in international business.

Keywords: *transport infrastructure, corporate participation in international business, innovative development of the regions of the country, efficiency of the transport and production complex, internal infrastructure potential, labor productivity in transport, international transport cooperation, intensification of the use of transport corridors, innovative projects in transport, new world order*

стемы России и стран Азии в современных условиях санкционного давления и переформатирования глобальных рынков как основы безопасности и эффективности развития Российской Федерации.

Целью данной научной статьи авторы определили выявление зависимости роста эффективности транспортных систем как фактора снижения транснациональных издержек в организации производства региональных и международных корпоративных систем от внедрения инноваций в организации комбинированных перевозок автомобильным, железнодорожным, морским и речным транспортом [1].

Для достижения указанной цели авторами определены следующие **задачи**:

1. Определение оценочной методической базы для установления комплексных зависимостей между транспортировкой ресурсов к месту их переработки и логистическими издержками работы транспортных систем в продвижении товаров к рынкам сбыта.

2. Исследование динамики товарооборота межгосударственного коммерческого сотрудничества в соотношении с динамикой развития логистических систем и транспортной обеспеченности взаимных поставок товаров широкого ассортимента потребления.

3. Определение объемов межстрановых перевозок Китая и России всеми видами транспорта за последний отчетный период, часть которых выступает потенциальным ориентиром на развитие транспортной сети дружественных государств Азии и Российской Федерации.

4. Определение возможности комплексной экспертной оценки темпов развития экономик стран — участниц корпоративного развития транспортных систем.

Основная часть

В условиях современного санкционного давления европейских стран на Россию, имеющего целью внесение полной дезорганизации отечественной экономики, возникает необходимость научного обоснования вопросов адекватного противостояния санкциям и поиска путей развития экономики страны путем совершенствования транспортной инфраструктуры и корпоративного развития транспортно-производственного бизнеса стран Азии, Африки и Латинской Америки. Их ориентация на то, что санкции, влияющие на сокращение торгового баланса стран — участниц международного сотрудничества, а также сокращение валютных источников формирования бюджета, поставят Россию в тупик, очевидно не дала ожидавшихся результатов.

Сокращение мировых запасов углеводородного сырья, а также усложнение его добычи и поставок, как и катастрофическое сокращение мировых запасов углеводородов требуют срочного решения проблем поиска альтернативных источников развития экономик большей части государств на основе развития новых направлений международного бизнеса. Такими направлениями, на наш взгляд, могут быть атомная энергетика — как альтернативный источник энергии, на который в России имеются элементы монополии и новые формы организации международного корпоративного бизнеса на основе корпоратизации транспортно-производственных систем с эффективным использованием имеющегося производственно-кадрового международного потенциала.

Одной из таких преимущественных сфер выступает транспортная система России, являющаяся связующим звеном Азии, Европы и Африки. Именно транспортная инфраструктура определяет сегодня эффективность многих производственных процессов и национальных систем, играющих значимую роль в создании валового продукта. Инфраструктурные инновации в транспортной сфере делают производственный процесс ряда стран более конкурентоспособным, эффективным, оптимизированным по финансовым затратам и времени.

Опираясь на вышесказанное, необходимо отметить, что тут важна и роль организационной инновационной составляющей на транспорте именно в привлечении заинтересованных корпоративных клиентов в участии в развитии совместных транснациональных транспортно-производственных систем. Размещение современных производств в Азии — Индии и Китае, — как и наличие кадров соответствующей квалификации, требует сближения с рынками сбыта, которые должны быть территориально доступны, с минимальными транспортными издержками, потребителю Европы, России и стран Прибалтики. Кроме того, это является и основой повышения мобильности трудовых ресурсов между государствами — участниками транспортно-производственных корпоративных систем, как и внутри государств-участников, что создаст возможность повышения производительности труда.

В этом случае сравнительно недорогим видом транспорта, объединяющим территории государств, является международный и внутренний автомобильный, железнодорожный и водный транспорт, получившие за последние годы новый виток развития, также Южный и Северный морские пути, как и намечающийся комбинированный транспортный коридор — альтернатива «Шелковому пути» через Каспий и Средиземное море со строительством Каспийско-Черноморского канала.

В этих целях обеспечивается возможность круглогодичного использования водного и железнодорожного вида транспорта с применением инновационных типов ледокольных судов и современных судов на воздушной подушке [2].

Понятие инноваций на транспорте рассматривалось авторами в монографиях и публикациях [2—6], где данное понятие определено как инновационное видение или оценочное новшество, основанное на использовании корпоративного формирования транснациональных логистических систем с новыми информационно-коммуникационными технологиями оформления и сопровождения грузов с использованием современных технических решений, позволяющее как повысить эффективность бизнес-процессов, так и улучшить экономические и временные параметры оказания качественных транспортных услуг. Кроме того, авторами обоснована возможность получения мультипликативного эффекта в развитии придорожной инфраструктуры бизнеса как малых городов, так и государственно-частного партнерства в результате реализации масштабных проектов транспортного развития стран участниц [3].

Изучение зарубежных источников дает основание полагать, что они рассматривают развитие азиатско-европейского транспортного обеспечения поставок товаров путем формирования крупнотоннажного морского контейнерного транспортного комплекса, что активно влияет на транзакционные издержки перевозок, однако в последнее время всё больше научного внимания обращается на скоростные виды транспортного сообщения, таких как железнодорожный, автомобильный и речной транспорт, включающий комплексное использование логистических преимуществ создаваемых прямых транспортных коридоров между Азией и Европой, затрагивающих ряд государств, включенных в сеть обеспечения работы создаваемых новых транспортных корпоративных систем.

Авторы рассматривают транспортные логистические предпринимательские системы и инновации в транспортной сфере в основном как инструмент повышения экономической безопасности [4], в том числе с точки зрения эффективности использования географических и коммуникативных возможностей, как и корпоративного финансирования формирования транспортных систем [5]. Проблемы и перспективы развития корпоративных транспортных систем позволят расширить возможности внешней и внутренней трудовой миграции, что на сегодня для России является одним из сдерживающих факторов обеспечения расширенного воспроизводства из-за дефицита профессиональных кадров высокотехнологических производств. Эти аспекты подробно исследуются как отечественными учеными [6—8], так и зарубежными [9], как правило, с позиции восполнения недостающей производственной силы в больших городах и соответствующей демографической убыли периферии.

Не секрет, что в последнее время малоисследованной остается проблема эффективности внедрения инноваций в транспортной сфере как факторе эффективности использования трудовых ресурсов в странах Азии и России. Также нет пока четких обоснований и исследовательских работ в направлении инвестиций в человеческий капитал и ростом производительности труда в экономике. При этом присутствует возможность эффективного доступа к высокотехнологичным рабочим местам, расположенным в промышленных центрах, для трудовых ресурсов, проживающих в отдаленных поселениях, что нивелирует проблему убыли трудоспособного населения на периферии России, поскольку обеспечение мобильности трудовых ресурсов с помощью развития инновационных транспортных систем и транспортных коридоров позволяет использовать рабочую силу без изменения места жительства, т. к. повышает скорость передвижения трудовых ресурсов при сравнительно

большом плече перемещения людей от мест проживания к месту работы [10]. Поэтому авторами обосновывается положение прямой зависимости роста производительности труда на территориях при реализации инноваций именно в транспортной сфере.

Научные методы. В качестве научного аппарата исследования авторами использовались различные методы анализа, статистического наблюдения, а также методы абстрагирования, обобщения, научного предположения и математического моделирования. Источниками для анализа данных по исследуемым показателям выступили интернет-ресурсы Росстата (rosstat.gov.ru), Государственной отчетности КНР и Министерства транспорта Российской Федерации (mintrans.gov.ru).

Анализ указанных статистических данных показывает дисбаланс российского производственного потенциала и соответствующих потребностей в трудовых ресурсах в ряде регионов России, чего не наблюдается в современном Китае. К тому же сами трудовые ресурсы необходимой квалификации разрознены по территориальному признаку и находятся в разнотении с потребностями и наличием факторов производства. К примеру, дисбаланс производственно-ресурсного потенциала, требующий организации внутренней трудовой миграции между субъектами Российской Федерации, можно оценить по данным рис. 1.

Численность недостающей квалифицированной рабочей силы, а также ее удельный вес в структуре работников определенных для замещения вакантных рабочих мест в общем числе рабочих мест по состоянию на 31 декабря 2022 г., по данным Росстата (rosstat.gov.ru), представлена в таблице.



Рис. 1. Структура занятого населения в возрасте 15—72 лет, работающего за пределами своего субъекта Российской Федерации, по видам экономической деятельности (в соответствии с ОКВЭД2), по данным выборочного исследования рабочей силы в 2017 г., %

Списочная численность работников и потребность организаций в работниках для замещения вакантных рабочих мест по профессиональным группам на 31 декабря 2022 г.

Профессиональная группа	Списочная численность работников	Потребность в работниках для замещения вакантных рабочих мест	Удельный вес потребности в работниках для замещения вакантных рабочих мест в общем числе рабочих мест, %
Всего специалистов	26 445 178	1 029 853	3,5
Руководители	22 775 337	49 057	2,0
Специалисты высшего уровня квалификации (в сфере науки и техники, здравоохранения, образования, администрирования, культуры, спорта, информационно-телекоммуникационных технологий и др.)	74 056 977	254 088	3,1
Специалисты среднего уровня квалификации (в сфере науки и техники, здравоохранения, образования, администрирования, культуры, спорта, информационно-телекоммуникационных технологий и др.)	3 058 066	119 078	3,5
Служащие, занятые подготовкой и оформлением документации, учетом и обслуживанием	1 256 548	45 185	3,3
Работники сферы обслуживания и торговли, охраны граждан и собственности	2 439 278	136 671	5,5
Квалифицированные работники сельского и лесного хозяйства, рыбоводства и рыболовства	186 015	9 373	4,5
Квалифицированные рабочие промышленности, строительства, транспорта и рабочие родственных занятий	3 634 299	179 268	4,8
В том числе:			
– в сфере строительства	740 862	52 979	6,4
– в сфере металлообработки и машиностроения	1 630 398	60 331	3,5
– в области электротехники и электроники	668 342	32 818	4,7
– в области пищевой, деревообрабатывающей, текстильной и швейной промышленности и рабочие родственных занятий	550 131	31 665	5,3
Операторы производственных установок и машин, сборщики и водители	3 423 438	124 359	3,6
Неквалифицированные рабочие	2 764 635	112748	4,9

Анализ показывает, что общая потребность в кадрах по стране более 1 млн чел., средний удельный вес рабочих мест составляет более 3,8 %. При этом самая высокая потреб-

ность в квалифицированных рабочих кадрах наблюдается в промышленной сфере (в частности, в области машиностроения и металлообработки), строительства и транспорта,

что составляет 179 тыс. чел., что определяют удельный вес потребности в общем количестве рабочих мест около 5 %.

Статистические данные подтверждают проблемы дисбаланса в России — территориального несоответствия производственных мощностей и обеспеченности трудовыми ресурсами, приводящего к незагруженности производительных сил и мощностей, что оказывает колоссальное воздействие на снижение темпов развития территорий вследствие низкой производительности труда.

Стратегическая оценка возможности создания нового транспортного пути «Север — Юг» и возможного создания комплексного трансазиатского Ирано-Каспийского канала, включающего восточную и западную ветки, позволят значительно поднять конкурентоспособность транспортных перевозок в макроэкономическом пространстве. При этом западная ветка через Ирано-Азербайджанский вектор предусматривает включение плеча перевозок автомобильным транспортом через г. Решат. Вектор транспортной системы восточного направления включает маршрутный канал из Китая и Индии через Казахстан и Туркмению, при этом в данный комплекс включен железнодорожный транспорт, который в комплексе логистики предусматривает перевозки водным транспортом из России в Иран. Такой маршрут логистики, включающий иранскую составляющую пути, задействует порт Бендер-Аббас.

В современных условиях развивающегося переустройства мирового порядка, ограничивающего доминирование евроамериканских отношений, данный маршрут может стать важнейшей составляющей грузоперевозок из Европы. Данный путь — более короткий при конкурировании перевозок грузов из Индии и Латинской Америки в Европу [10; 11].

В Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 г.¹ предусматриваются мероприятия, способствующие повышению динамики развития единой транспортной системы европейской части Российской Федерации. Основу интенсивного развития транспорта составляют инновационные организационные решения и мероприятия по повышению производительности труда, реализация которых должна привести к увеличению объемов перевозок в европейских бассейнах к 2030 г. в 2,2 раза по сравнению с 2010 г., том числе транзитных грузов по международному транспортному коридору «Север — Юг». Однако объем перевозок грузов и объем их переработки в логистических центрах обработки грузов и портах водного транспорта после 2010 г., как показывает анализ, имеет тенденцию к снижению. К примеру, его удельный вес в общем объеме перевозок в 2022 г. составил лишь 1,7 % [12].

Разработанным и утвержденным Федеральным проектом «Внутренние водные пути» только за счет строительства Волжского и Донского (Нижегородского и Богаевского) низконапорных гидроузлов планировалось увеличение пропускной способности внутренних водных путей на 36,6 и 19 млн т соответственно. Однако строительство гидроузлов пока отложено на стратегическую перспективу развития транспортных путей в соответствии с развитием трансграничных проектов, реализуемых Китаем и Россией [13].

Прогноз объема перевозок и переработки в портах внутренним водным транспортом по базовому варианту стратегии и его выполнение представлены на рис. 2.

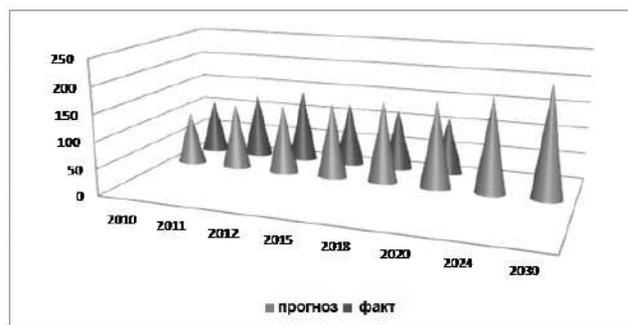


Рис. 2. Прогнозные (согласно Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 г.) и фактические показатели объемов обработки грузов в портах Российской Федерации

Из всего перечня стратегических правительственных документов в области транспорта наиболее важным в отношении международного проекта «Север — Юг» является Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г. [13]. В документе отмечается, что сотрудничество России и стран Азии, в том числе Индии и Китая, в Каспийско-Черноморском территориальном секторе могло бы быть более эффективным и создать необходимые условия для увеличения проходимости грузопотоков через Россию.

Выводы

Несмотря на развитие торговли России, Китая и Ирана, доля «азиатских тигров» в российской торговле остается всего около 3 %. При этом сырьевой экспорт из России превышает импорт из Китая и Ирана более чем в четыре. Проблема участия Китая и Индии в транспортном коридоре заключается в том, что основными торговыми партнерами Индии пока остаются Китай, США и ОАЭ и страны Европы. На их долю приходится порядка 40 % всей внешней торговли Индии и Китая. Доля России во внешней торговле Индии и Китая, так же как и доля Индии во внешней торговле России, находится на уровне 1—2 %.

В перспективе с целью увеличения товарооборота в качестве обратной загрузки в порты Индии, Китая и Ирана предполагаются поставки углеводородного сырья, лесопроductии и продовольственных ресурсов, включая продукцию зернового хозяйства и животноводства Юга России и Северо-Кавказского федерального округа.

Реализация предусмотренных мероприятий стала основой развития черноморских терминалов новых зерно- и нефтегрузочных комплексов, также предполагается строительство до 2025 г. нового морского глубоководного порта в г. Каспийске. Для этого предполагается тотальное переустройство сопутствующей инфраструктуры железнодорожных и автомобильных подходов, складских помещений.

Финансирование строительства портов «Кавказ» на Тамани и Керченского портового хозяйства усиливает роль развития перспективного коридора товарного обмена с Турцией, средиземноморскими и латиноамериканскими, а также африканскими государствами, с которыми Россия сегодня активно налаживает торговые отношения.

¹ URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/8910> (дата обращения: 22.02.2023).

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Гаврилов А. И. Формирование эффективного механизма управления сферой транспортных услуг региона : моногр. Н. Новгород : Диалог Культур, 2017. 284 с.
2. Владимиров С. А. Об основных направлениях развития мировой транспортной системы и логистики // Транспорт на альтернативном топливе. 2016. № 1(49). С. 34—45.
3. Гаврилов А. И. Механизм инновационного управления экономикой. 2-е изд., испр. и доп. Н. Новгород : Изд-во Волго-Вят. акад. гос. службы, 2000. 237 с.
4. Гаврилов А. И. Интегральная оценка уровня экономической безопасности региона : моногр. Н. Новгород : Дятловы горы, 2017. 188 с.
5. Глазьев С. Ю. Теория долгосрочного технико-экономического развития. М. ВладДар, 1993. 310 с.
6. Гаврилов А. И. Организационные основы интеграционных процессов в современной экономике : учеб. Н. Новгород : Изд-во Волго-Вят. акад. гос. службы, 2007. 338 с.
7. Гаврилов А. И. Корпоративное управление: основы теории и организации. Н. Новгород : Саров. гор. тип., 2007. 284 с.
8. Гаврилов А. И. Методические аспекты корпоративного менеджмента. Н. Новгород : ВГИПУ, 2009. 269 с.
9. Pumbrasova N., Upadysheva E. The Factor of Innovation in the System of Assessing the Quality of Transport Services // *TransSiberia 2021 : International Scientific Siberian Transport Forum* / eds., A. Manakov, A. Edigarian. Cham : Springer, 2022. Pp. 827—836. (Lecture Notes in Networks and Systems; Vol. 403). DOI: 10.1007/978-3-030-96383-5_91.
10. Оторбай Н., Акилова П. О. Анализ рынка транспортных услуг // *Экономический вестник* 2020. № 3. С. 15—19.
11. Кушлин В. И. Россия и новый экономический порядок XXI века // *Экономист*. 1997. № 12. С. 3—12.
12. Мирошниченко М. А., Ковтун А. В., Кузнецова К. А. Менеджмент качества и управление человеческим капиталом на основе бережливых инноваций // *Естественно-гуманитарные исследования* 2019. № 26(4). С. 142—147.
13. Клименко В. Е., Гречушкин Д. О. Инновации в транспортных системах // *Институты и механизмы инновационного развития: мировой опыт и российская практика* : сб. ст. 12-й Междунар. науч.-практ. конф. Курск : Кур. фил. Финан. ун-та при Правительстве РФ, 2022. С. 127—131.

REFERENCES

1. Gavrilo A. I. Formation of an effective mechanism for managing the transport services in the region. Monograph. Nizhny Novgorod, Dialog kul'tur, 2017. 284 p. (In Russ.)
2. Vladimirov S. A. On the main directions of the world transport system and logistics development. *Transport na al'ternativnom toplive = Transport on alternative fuel*. 2016;1(49):34—45. (In Russ.)
3. Gavrilo A. I. The mechanism of innovative management of the economy. 2nd ed. Nizhny Novgorod, Volga-Vyatka Academy of Public Administration Publ., 2000. 237 p. (In Russ.)
4. Gavrilo A. I. Integral assessment of the level of economic security of the region. Monograph. Nizhny Novgorod, Dyatlovy Gory, 2017. 188 p. (In Russ.)
5. Glaz'ev S. Yu. Theory of long-term technical and economic development. Moscow, VlaDar, 1993. 310 p. (In Russ.)
6. Gavrilo A. I. Organizational foundations of integration processes in the modern economy. Textbook. Nizhny Novgorod, Volga-Vyatka Academy of Public Administration Publ., 2007. 338 p. (In Russ.)
7. Gavrilo A. I. Corporate governance: fundamentals of theory and organization. Nizhny Novgorod, Sarov. gor. tip., 2007. 284 p. (In Russ.)
8. Gavrilo A. I. Methodical aspects of corporate governance. Nizhny Novgorod, Volga State Engineering and Pedagogical University Publ., 2009. 269 p. (In Russ.)
9. Pumbrasova N., Upadysheva E. The Factor of Innovation in the System of Assessing the Quality of Transport Services. *TransSiberia 2021 : International Scientific Siberian Transport Forum*. Lecture Notes in Networks and Systems; Vol. 403. A. Manakov, A. Edigarian (eds). Springer Cham, 2022: 827—836. DOI: 10.1007/978-3-030-96383-5_91.
10. Otorbai N., Akilova P. O. Analysis of the transport services market. *Ekonomicheskii vestnik = Economic Bulletin*, 2020;3:15—19. (In Russ.)
11. Kushlin V. I. Russia and the New Economic Order of the 21st century. *Ekonomist = The Economist*. 1997;12:3—12. (In Russ.)
12. Miroshnichenko M. A., Kovtun A. V., Kuznetsova K. A. Quality management and human capital management based on lean innovation. *Estestvenno-gumanitarnye issledovaniya = Natural-Humanitarian Studies*. 2019;26(4):142—147. (In Russ.)
13. Klimentko V. E., Grechushkin D. O. Innovations in transport systems. *Instituty i mekhanizmy innovatsionnogo razvitiya: mirovoi opyt i rossiiskaya praktika = Institutions and mechanisms of innovative development: world experience and Russian practice. Collection of articles of the 12th international scientific and practical conference*. Kursk, Kursk branch of the Financial University under the Government of the Russian Federation Publ., 2022:127—131. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 19.03.2023; одобрена после рецензирования 10.04.2023; принята к публикации 15.04.2023.
The article was submitted 19.03.2023; approved after reviewing 10.04.2023; accepted for publication 15.04.2023.