






## Анализ влияния внешнеэкономических факторов на развитие транзитных перевозок на территории ЕАЭС

Сергей В. Дорохин	<sup>1</sup>	<a href="mailto:dsvvrn@ya.ru">dsvvrn@ya.ru</a>	 0000-0002-3869-9115
Владимир А. Зеликов	<sup>1</sup>	<a href="mailto:zelikov-vrn@mail.ru">zelikov-vrn@mail.ru</a>	 0000-0003-2317-9413
Алишер Ш. Субхонбердиев	<sup>1</sup>	<a href="mailto:alisher-man@mail.ru">alisher-man@mail.ru</a>	 0000-0002-9105-7875
Елена В. Титова	<sup>1</sup>	<a href="mailto:itova.elena1981@mail.ru">itova.elena1981@mail.ru</a>	 0000-0001-8800-9453
Надежда Н. Попова	<sup>2</sup>	<a href="mailto:smaginan@bk.ru">smaginan@bk.ru</a>	 0000-0001-7532-6863






<sup>1</sup> Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова, ул. Тимирязева, 8, г. Воронеж, 394087, Россия

<sup>2</sup> Воронежский государственный университет инженерных технологий, пр-т Революции, 19, г. Воронеж, 394036, Россия

**Аннотация.** Глобализация мировых рынков, формирование глобальных цепочек поставок, текущие экономические тенденции позволяют рассчитывать на дальнейший рост объемов мировой торговли. Основным вызовом транспортному комплексу ЕАЭС состоит в реализации возможностей по переориентации части перевозимых товаров между крупнейшими мировыми рынками на перевозки по территории ЕАЭС. Необходимо отметить, что привлечение транзитного грузопотока будет сохранять свою актуальность и при снижении объемов мировой торговли вследствие каких-либо экономических изменений, т.к. речь идет не только о привлечении дополнительного грузопотока вследствие увеличения объемов торговли, но и перераспределения структуры сложившегося грузопотока за счет увеличения доли ЕАЭС. Все государства – члены ЕАЭС заинтересованы в освоении рынка транзитных перевозок в сообщении Европа-Азия, и обратно. Учитывая, что почти весь транзит составляет контейнерный грузопоток, будут рассматриваться в основном контейнерные железнодорожные перевозки. Перевозки контейнеров автомобильным транспортом не рассматривались в рамках подготовки доклада, ввиду практического отсутствия таких перевозок по Союзу от одной внешней границы до другой. Имеющиеся перевозки контейнеров автомобильным транспортом в основном являются составляющей мультимодальной перевозки одним из звеньев наряду с железнодорожной и водной перевозкой. Задача ЕАЭС заключается в обеспечении увеличения транзитного грузопотока между КНР и ЕС, идущего сухопутным маршрутом через территорию Союза. Транзитный маршрут из Китая в Европу по территории Союза имеет ряд преимуществ: он более быстрый по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал и более дешевый, чем авиаперевозка из КНР в Европу. Таким образом, имеются все предпосылки для переориентации части грузопотока на перевозки через евразийские транзитные коридоры. Основная доля контейнерных перевозок в мире приходится на морской транспорт. В силу своих особенностей морской транспорт будет и впредь играть ключевую роль на транспортном рынке Европа-Азия. Есть, тем не менее, два фактора, которые в настоящее время подталкивают к диверсификации путей сообщения и открытию новых наземных соединений между Европой и Азией.

**Ключевые слова:** глобализация, транзитные перевозки, внешнеэкономические факторы, смешанные перевозки

## Analysis of the impact of foreign economic factors on the development of transit transport in the territory of The EEU

Sergey V. Dorokhin	<sup>1</sup>	<a href="mailto:dsvvrn@ya.ru">dsvvrn@ya.ru</a>	 0000-0002-3869-9115
Vladimir A. Zelikov	<sup>1</sup>	<a href="mailto:zelikov-vrn@mail.ru">zelikov-vrn@mail.ru</a>	 0000-0003-2317-9413
Alisher Sh. Subhonberdiev	<sup>1</sup>	<a href="mailto:alisher-man@mail.ru">alisher-man@mail.ru</a>	 0000-0002-9105-7875
Elena V. Titova	<sup>1</sup>	<a href="mailto:itova.elena1981@mail.ru">itova.elena1981@mail.ru</a>	 0000-0001-8800-9453
Nadezhda N. Popova	<sup>1</sup>	<a href="mailto:smaginan@bk.ru">smaginan@bk.ru</a>	 0000-0001-7532-6863

<sup>1</sup> Voronezh State University of Forestry and Technologies named after G.F. Morozov, Timiryazeva str., 8, Voronezh, 394087, Russia

<sup>2</sup> Voronezh State University of Engineering Technologies, Revolution Av., 19 Voronezh, 394036, Russia

**Abstract.** Globalization of world markets, the formation of global supply chains, current economic trends allow us to count on further growth in world trade. The main challenge to the transport complex of the EAEU is the realization of the possibilities for reorienting part of the transported goods between the largest world markets for transportation through the territory of the EAEU. It should be noted that the attraction of transit freight traffic will remain relevant even with a decrease in world trade due to any economic changes, as it is not only about attracting additional freight traffic due to an increase in trade volumes, but also the redistribution of the structure of the existing freight traffic due to an increase in the share of the EAEU. All EAEU member states are interested in developing the transit transport market in Europe-Asia traffic and vice versa. Considering that almost all transit is container traffic, container rail transport will be mainly considered. The transportation of containers by road was not considered in the framework of the preparation of the report, due to the practical absence of such transportation across the Union from one external border to another. The existing container transportation by road is mainly a component of multimodal transportation, one of the links along with rail and water transportation. The task of the EAEU is to ensure an increase in transit traffic between the PRC and the EU, following the land route through the territory of the Union. The transit route from China to Europe through the Union has several advantages: it is faster than the sea route via the Suez Canal and cheaper than air transportation from China to Europe. Thus, there are all the prerequisites for the reorientation of part of the cargo flow to transportation through Eurasian transit corridors. The main share of container transportation in the world is in maritime transport. Due to its characteristics, maritime transport will continue to play a key role in the Europe-Asia transport market. However, there are two factors that are currently pushing for the diversification of communications and the opening of new land connections between Europe and Asia.

**Keywords:** globalization, transit traffic, foreign economic factors, multimodal transport

### Для цитирования

Дорохин С.В., Зеликов В.А., Субхонбердиев А.Ш., Титова Е.В., Попова Н.Н. Анализ влияния внешнеэкономических факторов на развитие транзитных перевозок на территории ЕАЭС // Вестник ВГУИТ. 2020. Т. 82. № 1. С. 419–425. doi:10.20914/2310-1202-2020-1-419-425

### For citation

Dorokhin S.V., Zelikov V.A., Subhonberdiev A.Sh., Titova E.V., Popova N.N. Analysis of the impact of foreign economic factors on the development of transit transport in the territory of The EEU. *Vestnik VGUIT* [Proceedings of VSUET]. 2020. vol. 82. no. 1. pp. 419–425. (in Russian). doi:10.20914/2310-1202-2020-1-419-425

This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License

## Введение

Положение ЕАЭС в центре Евразийского континента между крупнейшими торговыми партнерами Китаем и Европой формирует главный вызов для развития транзитных коридоров Союза. Транспортная отрасль играет важную роль в российской экономике. Ее доля в структуре валовой добавленной стоимости достигает 7% [6]. Процессы глобализации мировой экономики, безудержный рост объемов направлений товаропотоков, стремление грузовладельцев упростить процедуру перевозок и снизить транспортные расходы путем комбинирования нескольких видов транспорта привели к юридическому признанию нового интермодального транспорта, и, как следствие, к новому виду транспортной услуги [5]. В современных рыночных условиях транспортно-экспедиционные компании обладают гибкой ценовой политикой, собственными системами продаж, признанием клиентов и долей рынка [7].

Глобализация мировых рынков, формирование глобальных цепочек поставок, текущие экономические тенденции позволяют рассчитывать на дальнейший рост объемов мировой торговли. Основным вызовом транспортному комплексу ЕАЭС состоит в реализации возможностей по переориентации части перевозимых товаров между крупнейшими мировыми рынками на перевозки по территории ЕАЭС [1].

## Методы

Научно-методические аспекты транспортной логистики рассмотрены в работах отечественных ученых и специалистов: Балобанова А.О., Никифорова, В.С., Е.К. Ивакина, Д.Т. Новикова, Плужникова, К.И. и других авторов. Проблемы

управления парком грузового автотранспорта, вопросы применения экономико-математического моделирования в управлении автотранспортом исследовали многие ученые, среди них можно перечислить следующих: В.В. Гасилова, И.И. Заметалина, А.Б. Мальцева, и других авторов. Проблемы влияния внешнеэкономических факторов на развития транзитных перевозок на территории ЕАЭС в условиях глобализации мировой экономики изучались недостаточно углубленно, что и предопределяет актуальность темы исследования.

## Обсуждение

Основной транзитный грузопоток, тяготеющий к перевозкам по территории ЕАЭС составляет торговля между такими крупными мировыми рынками как Китай, Евросоюз, Азиатско-Тихоокеанский регион.

В 2018 году объем внешней торговли между ЕС и КНР составил более 647 млрд долл. США. Этому способствовал рост ВВП, достигшего 2018 году 2,3% [8].

В рамках статьи особое внимание уделено внешней торговле ЕАЭС с указанными торговыми партнерами. Распределение объемов внешней торговли государств – членов ЕАЭС по группам стран 2018 год показано на рисунке 1.

Основным покупателем экспортируемых государствами – членами ЕАЭС товаров выступает Европейский союз (49,8% совокупного экспорта). В страны АТЭС продано 25% экспортированных товаров, из них в Китай – 11,7%.

Импортные закупки сосредоточены в странах АТЭС (42,9% совокупного импорта товаров) и Европейского союза (40,6%). Среди стран АТЭС наибольшие объемы приходятся на Китай (23,2%).



Рисунок 1. Распределение по видам транспорта физических объемов экспорта и импорта товаров  
Figure 1. Distribution of physical volumes of goods export and import by transport modes

Основной объем экспортируемых государствами – членами ЕАЭС товаров перевозится морским/речным (58,5% физического объема экспорта), трубопроводным (21,5%) и железнодорожным (17,7%) транспортом.

Импорт товаров осуществляется преимущественно морским/речным (36,4% физического объема импорта), железнодорожным (34,3%) и автомобильным (27,1%) транспортом.

Транзитный потенциал ЕАЭС не ограничивается только рынками ЕС и КНР. Наличие разветвленной транспортной сети ЕАЭС позволяет обеспечивать транзитные грузопотоки и в сообщениях между Западом, Востоком и странами Юго-Западной Азии.

Для этого функционируют Транссиб, стыковые пункты на Достыке и Хоргосе, коридор Север-Юг и транскаспийские маршруты, Северный морской путь позволяет соединить страны Юго-Восточной Азии и ЕС.

Все государства – члены ЕАЭС заинтересованы в освоении рынка транзитных перевозок в сообщении Европа-Азия, и обратно. Учитывая, что почти весь транзит составляет контейнерный грузопоток, будут рассматриваться в основном контейнерные железнодорожные перевозки. Перевозки контейнеров автомобильным транспортом не рассматривались в рамках подготовки доклада, ввиду практического отсутствия таких перевозок по Союзу от одной внешней границы до другой. Имеющиеся перевозки контейнеров автомобильным транспортом в основном являются составляющей мультимодальной перевозки одним из звеньев наряду с железнодорожной и водной перевозкой.

Основная доля контейнерных перевозок в мире приходится на морской транспорт. В силу своих особенностей морской транспорт будет и впредь играть ключевую роль на транспортном рынке Европа-Азия. Есть, тем не менее, два фактора, которые в настоящее время подталкивают к диверсификации путей сообщения и открытию новых наземных соединений между Европой и Азией: фактическая монополия морских перевозок, источник растущих проблем доступа к портам по суше; и необходимость удовлетворять запросы региональной торговли, развивающейся вдоль коридоров Европа-Азия.

Аналитические данные свидетельствуют, что в ряде случаев сухопутные соединения могут составить жизнеспособную альтернативу морским перевозкам, существенно повысить транспортную доступность стран, через которые проходят, и взять на себя довольно значительную часть прогнозируемого объема перевозок, особенно контейнерных.

По экспертным оценкам, общий объем погрузки контейнеров на экспорт мире превышает 200 млн. TEU (twenty-foot equivalent unit – стандартный двадцатифутовый контейнер). При этом около 98% объемов взаимных поставок стран ЕС и Китая обслуживается морским транспортом, 1,5–2% приходится на воздушный транспорт и 0,5–1% на железнодорожный. В структуре грузоперевозок между ЕС и Китаем 80% грузов перевозится в контейнерах. В перспективе стоит задача увеличения транзитных перевозок железнодорожным транспортом, для чего имеются все предпосылки. В частности, морским перевозкам становится трудней конкурировать с железнодорожными перевозками через территорию ЕАЭС.

Имеющееся ценовое преимущество морских перевозок уже не имеет абсолютного приоритета на рынке международных перевозок. Процессы глобализации, предполагающие минимизацию размеров запасов в условиях динамично изменяющего спроса, повышают требования к сокращению сроков доставки грузов и росту интереса к альтернативным вариантам транспортировки между Азией и Европой.

Для сравнения, срок доставки контейнерных грузов из Китая в ЕС морским путём достигает 60 дней, в то время как средняя продолжительность доставки этих же грузов по железным дорогам ЕАЭС не превышает двух недель. При этом уже сейчас имеются сервисы, обеспечивающие перевозку по территории ЕАЭС в недельный срок.

Помимо временного фактора на привлекательность перевозок морем влияет и сама технология организации работы. С целью минимизации издержек и сохранения способности использования ценового фактора для "экономии на масштабе" морские альянсы используют суда повышенной емкости. В последнее время растет количество заказов на морские суда вместимостью более 10 тыс. контейнеров TEU и более. Соответственно, накопление в порту такого объема требует достаточно продолжительного времени, в течение которого товары лежат на складе и увеличивают издержки производителей. Своевременным решением со стороны ЕАЭС стала активизация работы по увеличению своего транзитного потенциала.

На сегодня сухопутные Евразийские транзитные коридоры, проходящие по территории ЕАЭС, уже способны обеспечить приемлемые сроки и стоимость доставки транзитных грузов между странами ЕС и Восточной Азии. Инфраструктурную основу этих коридоров составляют широтные железнодорожные магистрали России, Казахстана и Беларуси.

Немалый вклад в повышение эффективности транзитных перевозок по территории ЕАЭС вносит созданная в 2014 году железнодорожными компаниями Беларуси, Казахстана и России "Объединённая транспортно-логистическая компания" (ОТЛК ЕРА). На сегодняшний день контейнерный состав ОТЛК ЕРА проходит расстояние в 5430 км между станциями Достык (Казахстан) и Брест (Беларусь) за 5,4 суток при скорости свыше 1000 км в сутки. В 2017 году объем железнодорожных контейнерных перевозок между КНР и Европой достиг 318 тыс. ДФЭ (3673 контейнерных поезда). Объем транзитных перевозок в сообщении Азия – Европа – Азия по территории Казахстана, России и Республики Беларусь, выполненных контейнерным оператором АО «ОТЛК ЕРА» в 2017 году превысил 175 тыс. TEU, что на 75% больше, чем в предыдущем году. Всего было отправлено 2102 контейнерных поезда.

Количество регулярных маршрутов в сервисах АО «ОТЛК ЕРА» в 2017 году достигло 48 (на начало 2016 года их было 19). Ежедневно компания осуществляла отправку до 15 контейнерных поездов. В рамках реализации проекта «XL train» было организовано более 115 длинно-составных поездов, включавших до 100 условных вагонов. Данная технология позволяет повысить эффективность использования пропускной способности инфраструктуры и сократить издержки при организации перевозок. Важным достижением 2017 года стало начало работы на новых направлениях транзитных перевозок, включая наиболее перспективный коридор через пограничные станции Калининградской области. В планах компании увеличить объёмы транзитных перевозок по маршруту КНР–ЕС к 2025 г. до 1 млн TEU, что может быть обеспечено только за счёт перераспределения грузопотока с морских маршрутов, по которым в настоящее время перевозится около 12 млн TEU. Наиболее активную и последовательную работу по увеличению своего транзитного потенциала проводит Республика Казахстан, прогнозирующая к 2020 году пропуск 2 млн транзитных контейнеров. Отечественный сегмент контейнерных перевозок растет более быстрыми темпами, чем мировой рынок [10-12].

В настоящее время контейнерные перевозки являются одним из самых перспективных направлений развития, рационализации и оптимизации транспортных процессов. Несмотря на динамичный рост уровня контейнеризации, рынок перевозок в данном сегменте все еще находится в стадии формирования. Происходит

развитие необходимой инфраструктуры, регулярных железнодорожных контейнерных сервисов, услуг по обработке грузов и хранению контейнеров на складах ответственного хранения. Объем грузов, перевозимых в контейнерах на полигоне Красноярской железной дороги за последние пять лет, увеличился более чем в 2 раза. По итогам первого полугодия 2019 года объем погрузки грузов в контейнерах составил более 1,4 млн тонн (107 тыс. ДФЭ), что превышает показатель аналогичного периода 2018 года более чем в 2 раза или на 0,8 млн тонн (60,8 тыс. ДФЭ). По итогам 2018 года отгружено 1,8 млн тонн контейнеров. Экспортные перевозки в контейнерах с начала текущего года составили 1,3 млн тонн (87,4 тыс. ДФЭ) с ростом в 2,3 раза или на 0,76 млн тонн (38,6 тыс. ДФЭ) относительно 2018 года. В структуре перевозок грузов в контейнерах порядка 70,5% занимает отправление пиломатериалов, 7,6% – пеллеты. На протяжении последних нескольких лет основная динамика роста контейнерных отправок обеспечивается за счет увеличения перевозок пиломатериалов на экспорт (в 2018 году – в 2 раза, по итогам первого полугодия – в 2,6 раза). Кроме этого, наблюдается переориентация погрузки с вагонных отправок на контейнерные перевозки пеллет на экспорт (в 2018 году прирост составил 20,4%, за первое полугодие 2019 года прирост в 2,4 раза). Этому способствует как рост производства пиломатериалов и пеллет, так и политика Китая в части субсидирования экспортных железнодорожных контейнерных перевозок через сухопутные погранпереходы. Для удовлетворения спроса на контейнерные перевозки на Красноярской железной дороге проводится работа по открытию станций по Тарифному руководству для работы с большегрузными контейнерами, по увеличению перевозок лесных грузов в составе контейнерных, разработке технологий формирования контейнерных поездов на путях общего пользования, организация погрузки контейнеров на площадках Дирекции по управлению терминально-складским комплексом с формированием контейнерных поездов на путях станций.

Следует также отметить некоторые аспекты, затрудняющие рост рынка контейнерных перевозок. Во-первых, существующая инфраструктура не везде приспособлена к резкому увеличению перевозок в крупнотоннажных контейнерах. У действующих контейнерных площадок зачастую не предусмотрены возможности дальнейшего развития из-за территориальных ограничений. Поэтому сегодня контейнерные площадки создаются на подъездных путях различных организаций, деятельность которых

в рыночных условиях либо прекращена, либо сократилась, тем самым освободив инфраструктурные резервы. Эти факторы сдерживают отправление полносоставных контейнерных поездов длиной 71 условный вагон.

Во-вторых, уровень контейнеризации грузопотоков сегодня крайне мал, несмотря на его динамичный рост. Это связано с тем, что недостаточно интенсивно к транспортировке вовлекаются многие контейнеропригодные грузы. Как свидетельствует мировой опыт, используя парк универсальных контейнеров, можно перевозить большинство грузов, объем их контейнеризации можно максимально увеличить. Используя специализированные контейнеры, можно перевозить наливные, насыпные грузы, любое нестандартное оборудование и машины, чьи габариты подходят для железной дороги. Устранение этих барьерных мест будет способствовать реализации целей, предусмотренных Транспортной стратегией РФ, по двукратному росту контейнерных перевозок по железной дороге [9]. Развитию контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали также способствует цифровизация железнодорожных перевозок, включая международные. Основной номенклатурой для перевозки контейнерными поездами является пиломатериал. Главным стимулом для значительного роста объемов контейнерных перевозок пиломатериалов явились принятые на государственном уровне решения Китайской Народной Республики о субсидировании перевозок такого рода грузов. Однако, благодаря универсальности контейнера как тары для перевозки грузов, в них активно перевозятся цветная руда, лом черных металлов, топливные пеллеты, цветные металлы, продукция сельского хозяйства и другие виды грузов.

Безусловно, такому росту объемов контейнерных отправок способствовало обеспечение возможности работы с крупнотоннажными контейнерами на большем количестве станций дороги, разработка технологий по увеличению производительности мест погрузки, упрощение процедуры таможенного оформления перевозочных документов при отправке на экспорт. На дороге работа с крупнотоннажными контейнерами осуществляется на 20 железнодорожных станциях, в 2019 году такая возможность погрузки и выгрузки контейнеров дополнительно обеспечена для 12 клиентов на 8-ми станциях, а в 2020 году планируется провести такую работу еще для 9-ти владельцев путей необщего пользования на 7-ми станциях Красноярской железной дороги.

За прошедший год на грузовых дворах станций Красноярск и Канск–Енисейский проведена реконструкция и удлинение железнодорожных путей, что позволило формировать контейнерные поезда непосредственно на территории погрузочных пунктов. Для отправителя контейнерных поездов компанией разработана и внедрена услуга по предоставлению путей общего пользования для отстоя груженых вагонов на период подготовки и оформления таможенных деклараций с целью увеличения производительности мест погрузки отправителя. Специалистами отдела по таможенной деятельности Красноярского территориального центра фирменного транспортного обслуживания реализован сервис по оформлению железнодорожных транспортных накладных в режиме экспорта без проставления отметок таможенных органов.

Для ускорения процедуры таможенного декларирования и сокращения времени нахождения вагонов в ожидании оформления перевозки на экспорт в 1 полугодии 2020 года будет реализован совместный проект Красноярской таможни и Красноярской железной дороги по открытию. В настоящее время на Красноярской железной дороге ведется активная работа по наращиванию объемов контейнерных перевозок за счет привлечения иных номенклатур грузов, оказания содействия по увеличению количества мест погрузки контейнеров, разработки технологий формирования контейнерных поездов на станциях дороги при непосредственном взаимодействии с владельцами путей необщего пользования.

Следует отметить, что за два месяца 2020 года, несмотря на сложную эпидемиологическую обстановку в ряде государств и, как следствие, определенную стагнацию экономики, со станций Красноярской железной дороги отправлено 243 контейнерных поезда, что на 58% больше, чем за аналогичный период 2019 года. Согласно Концепции комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге железных дорог в ближайшей перспективе будут рассмотрены вопросы об увеличении количества терминалов по переработке контейнерных отправок на сети дорог, пересмотрены технические условия на их перевозку, упрощены таможенные процедуры с грузами, перевозимыми в контейнерах.

### Заключение

Задача ЕАЭС – обеспечить увеличение транзитного грузопотока между КНР и ЕС, идущего сухопутным маршрутом через территорию Союза. Транзитный маршрут из Китая в Европу по территории Союза имеет ряд преимуществ: он более быстрый по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал и более дешевый, чем авиаперевозка из КНР

в Европу. Таким образом, имеются все предпосылки для переориентации части грузопотока на перевозки через евразийские транзитные коридоры. Дополнительный импульс развитию потока китайского транзита через ЕАЭС в направлении ЕС придадут ряд инициатив китайского правительства, которое прикладывает немалые усилия по развитию своих регионов, реализации проекта «Один пояс – один путь».

Таким образом, имеются все основания по оценке транзитного потенциала ЕАЭС в 2 млн контейнеров. Следует отметить, что имеющиеся прогнозные оценки транзитного контейнерного грузопотока, проходящего по территории Союза, дают различные цифры, что является нормальным явлением, и конечная цифра будет зависеть только от слаженности действий всех заинтересованных сторон.

### Литература

- 1 Скоординированная (согласованная) транспортная политика. Евразийской экономической комиссии. URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya\\_politika/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya_politika/Pages/default.aspx)
- 2 Транспорт в России 2018: стат. сб. М.: Росстат, 2018. 101 с.
- 3 Titova E.V., Subkhonberdiev A.Sh., Malitskaya V.B., Safonova N.M. Strategy for the sustainable development of the timber industry as subsystems of the regional economy. Education Excellence and Innovation Management through Vision 2020 // Proceedings of the 33rd International Business Information Management Association Conference (IBIMA), 2019. P. 9119–9125.
- 4 Курганов В.М., Миротин Л.Б. Международные перевозки. М.: Издательский центр Академия, 2013. 304 с.
- 5 Субхонбердиев А.Ш., Зеликов В.А. Развитие международных смешанных перевозок с учетом углубления глобализационных процессов мировой экономики // Вестник Донецкой академии автомобильного транспорта. 2018. № 2. С. 47–52.
- 6 Яковлева Е.А., Зеликов В.А., Титова Е.В., Субхонбердиев А.Ш. и др. Цифровизация транспортно-логистической отрасли в условиях глобализации мировой экономики // Вестник ВГУИТ. 2019. Т. 81. № 4. С. 243–250. doi: 10.20914/2310-1202-2019-4-243-250
- 7 Субхонбердиев А.Ш., Дорохин С.В. Смешанные грузоперевозки как стратегическое направление в функционировании транспортно-экспедиционных компаний // Вестник Донецкой академии автотранспорта. 2018. № 3. С. 29–33.
- 8 Издательский Дом «Гудок». URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1409573>
- 9 Журнал «ЛПК Сибири». URL: <https://lpk-sibiri.ru/rubric/forest-industry/analytics/>
- 10 Moller-Maersk A.P. Annual Report 2018. URL: <https://ml-eu.globenewswire.com/Resource/Download/11/3b5d6bab974e44bb-abaa97fbabde11c5>
- 12 Nikolaeva I.G. et al. Digitalization of the EAEU Transport and Logistics Sector and Its Role in Improving the Euro-Asian Cargo Transportation // 4th International Conference on Culture, Education and Economic Development of Modern Society (ICCESE 2020). Atlantis Press, 2020. P. 1296-1302. doi: 10.2991/assehr.k.200316.282
- 13 Erniyazova Z.N. et al. Particularities of formation of transport-transit cargo-traffic in the Republic of Kazakhstan // Life Science Journal. 2014. V. 11. № 11 (2s). P. 121-124.


### References

- 1 Coordinated (coordinated) transport policy. Eurasian Economic Commission. Available at: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya\\_politika/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya_politika/Pages/default.aspx) (in Russian).
- 2 Transport in Russia. 2018: Stat. sat. Moscow, Rosstat, 2018. 101 p. (in Russian).
- 3 Titova E.V., Subkhonberdiev A.Sh., Malitskaya V.B., Safonova N.M. Strategy for the sustainable development of the timber industry as subsystems of the regional economy. Education Excellence and Innovation Management through Vision 2020. Proceedings of the 33rd International Business Information Management Association Conference (IBIMA), 2019. pp. 9119–9125.
- 4 Kurganov V.M., Mirodin L.B. International transport. Moscow, Publishing center Academy, 2013. 304 p. (in Russian).
- 5 Subkhonberdiev A.Sh., Zelikov V.A. Development of international mixed transport taking into account the deepening of globalization processes of the world economy. Bulletin of the Donetsk Academy of automobile transport. 2018. no. 2. pp. 47–52. (in Russian).
- 6 Yakovleva E.A., Zelikov V.A., Titova E.V., Subkhonberdiev A.Sh. et al. Digitalization of the transport and logistics industry in the globalized world economy. Proceedings of VSUET. 2019. vol. 81. no. 4. pp. 243–250. doi: 10.20914/2310-1202-2019-4-243-250 (in Russian).
- 7 Subkhonberdiev A.Sh., Dorokhin S.V. Mixed cargo transportation as a strategic direction in the functioning of transport and forwarding companies. Bulletin of the Donetsk Academy of motor transport. 2018. no 3. pp. 29–33. (in Russian).
- 8 Publishing House "Beep". Available at: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1409573> (in Russian).
- 9 The journal "Forestry Complex of Siberia". Available at: <https://lpk-sibiri.ru/rubric/forest-industry/analytics/> (in Russian).
- 10 Moller-Maersk A.P. Annual Report 2018. Available at: <https://ml-eu.globenewswire.com/Resource/Download/11/3b5d6bab974e44bb-abaa97fbabde11c5>
- 11 Nikolaeva I.G. et al. Digitalization of the EAEU Transport and Logistics Sector and Its Role in Improving the Euro-Asian Cargo Transportation. 4th International Conference on Culture, Education and Economic Development of Modern Society (ICCESE 2020). Atlantis Press, 2020. pp. 1296-1302. doi: 10.2991/assehr.k.200316.282
- 12 Erniyazova Z.N. et al. Particularities of formation of transport-transit cargo-traffic in the Republic of Kazakhstan. Life Science Journal. 2014. vol. 11. no. 11 (2s). pp. 121-124.




## Сведения об авторах


**Сергей В. Дорохин** д.т.н., доцент, декан автомобильного факультета, Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова, ул. Тимирязева, 8, г. Воронеж, 394087, Россия, dsvvrn@ya.ru

 <https://orcid.org/0000-0002-3869-9115>


**Владимир А. Зеликов** д.т.н., доцент, зав. кафедрой организации перевозок и безопасности движения, Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова, ул. Тимирязева, 8, г. Воронеж, 394087, Россия, zelikov-vm@mail.ru

 <https://orcid.org/0000-0003-2317-9413>


**Алишер Ш. Субхонбердиев** к.э.н., доцент, кафедра мировой и национальной экономики, Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова, ул. Тимирязева, 8, г. Воронеж, 394087, Россия, alisher-man@mail.ru

 <https://orcid.org/0000-0002-9105-7875>

**Елена В. Титова** к.э.н., доцент, кафедра мировой и национальной экономики, Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова, ул. Тимирязева, 8, г. Воронеж, 394087, Россия, itova.elena1981@mail.ru

 <https://orcid.org/0000-0001-8800-9453>

**Надежда Н. Попова** к.х.н., доцент, кафедра сервиса и ресторанного бизнеса, Воронежский государственный университет инженерных технологий, пр. Революции, 19, 394036, г. Воронеж, Россия, smaginan@bk.ru

 <https://orcid.org/0000-0001-7532-6863>

## Вклад авторов


Все авторы принимали участие в написании статьи и несут ответственность за плагиат

## Конфликт интересов


Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

## Information about authors

**Sergey V. Dorokhin** Dr. Sci. (Engin.), associate professor, dean of the automotive faculty, Voronezh State University of Forestry and Technologies named after G.F. Morozov, Timiryazeva str., 8, Voronezh, 394087, Russia, dsvvrn@ya.ru

 <https://orcid.org/0000-0002-3869-9115>


**Vladimir A. Zelikov** Dr. Sci. (Engin.), associate professor, head department of organization of transportation and traffic safety, Voronezh State University of Forestry and Technologies named after G.F. Morozov, Timiryazeva str., 8, Voronezh, 394087, Russia, zelikov-vm@mail.ru

 <https://orcid.org/0000-0003-2317-9413>


**Alisher Sh. Subhonberdiev** Cand. Sci. (Econ.), associate professor, world and national economics department, Voronezh State University of Forestry and Technologies named after G.F. Morozov, Timiryazeva str., 8, Voronezh, 394087, Russia, alisher-man@mail.ru

 <https://orcid.org/0000-0002-9105-7875>

**Elena V. Titova** Cand. Sci. (Econ.), associate professor, world and national economics department, Voronezh State University of Forestry and Technologies named after G.F. Morozov, Timiryazeva str., 8, Voronezh, 394087, Russia, itova.elena1981@mail.ru

 <https://orcid.org/0000-0001-8800-9453>

**Nadezhda N. Popova** Cand. Sci. (chem.), associate professor, service and restaurant business department, Voronezh State University of Engineering Technologies, Revolutsii Prospect, 19, 394036, Voronezh, Russia, smaginan@bk.ru

 <https://orcid.org/0000-0001-7532-6863>

## Contribution

All authors participated in the writing of the article and are responsible for plagiarism

## Conflict of interest

The authors declare no conflict of interest.

Поступила 12/12/2019	После редакции 20/01/2020	Принята в печать 10/02/2020
Received 12/12/2019	Accepted in revised 20/01/2020	Accepted 10/02/2020