

УДК 33

Экономическая оценка создания логистического оператора на международном транспортном коридоре «Север-Юг»

Чеботарев Станислав Стефанович

Доктор экономических наук, профессор,
Начальник отдела методологических и экономических исследований,
Научно-исследовательский институт автоматической
аппаратуры им. академика В.С. Семенихина,
Главный научный сотрудник
Волжский государственный университет водного транспорта,
603005, Российской Федерации, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5;
e-mail: StSt57@yandex.ru

Пугачев Никита Сергеевич

Директор по корпоративным вопросам,
РТ-Развитие бизнеса,
115054, Российская Федерация, Москва, Павелецкая пл., 2/24;
e-mail: info@rt-rb.ru

Аннотация

Создание логистического оператора на международном транспортном коридоре «Север-Юг» исходя из масштабов перевалочного логистического грузопотока и последних достижений научно-технического прогресса должно определяться как инновационно-инвестиционный проект, который включает ряд ключевых этапов или стратегий: 1) анализ рынка (спроса и предложения) - понимание текущего состояния транспортного коридора, включая объемы грузопотоков, основных участников рынка предложения и потребности клиентов; 2) стратегическое планирование – разработка долгосрочного плана, включающего цели и задачи логистического оператора, а также стратегии их достижения; 3) инфраструктурное обеспечение – создание или модернизация необходимой инфраструктуры, включая транспортные узлы, складские комплексы и информационные системы; 4) партнерские отношения – установление сотрудничества с местными и международными партнерами для обеспечения эффективности и надежности логистических услуг; 5) таможенное оформление – оптимизация процессов таможенного оформления для ускорения перемещения грузов через границы; 6) цифровизация процессов – внедрение современных информационных технологий для управления логистикой и отслеживания грузов в реальном времени; 7) управление рисками - разработка стратегий управления рисками, включая страхование грузов и планирование в случае чрезвычайных ситуаций; 8) маркетинг и продажи – продвижение услуг логистического оператора на рынке и привлечение новых клиентов; 9) контроль качества и улучшение логистических процессов – постоянный мониторинг и анализ производительности для выявления возможностей улучшения и оптимизации всех

процессов логистической системы порта; 10) технологические инновации - постоянный поиск и внедрение новых технологий, таких как автоматизация, роботизация и искусственный интеллект, что значительно повышает эффективность логистических операций; 11) аналитика данных - использование данных для анализа и прогнозирования трендов в логистике в целях оптимизации маршрутов, управления запасами и принятия обоснованных решений; 12) законодательная дисциплина - соответствие всех логистических операций международным и национальным законам и стандартам; 13) экологическая устойчивость - разработка экологически устойчивых практик в целях снижения воздействия на окружающую среду, улучшения имиджа компании и сокращения издержек за счет эффективного использования ресурсов; 14) кросс-культурное взаимодействие – учет культурных различий различных стран коридора «Север-Юг» и организация на этой основе эффективного межкультурного общения; 15) финансовое планирование - тщательное финансовое планирование и управление бюджетом в целях поддержания устойчивости бизнеса и финансирования инвестиций в развитие. Выполнение данных мероприятий (стратегий) необходимо проводить комплексно в целях устойчивого обеспечения создания эффективного и конкурентоспособного логистического оператора, способного производить быстрое и надежное перемещение грузов по международному транспортному коридору «Север-Юг». Одновременно, осуществление разработанного инновационно-инвестиционного проекта логистического оператора требует значительных инвестиций, которые в условиях рыночной модели экономики России однозначно будут инвестироваться государством, а частным бизнесом - только при гарантированной экономической целесообразности получения прибыли. Поэтому в статье исследуется экономическая целесообразность создания логистического оператора на международном транспортном коридоре «Север-Юг» для организаций бизнеса.

Для цитирования в научных исследованиях

Чеботарев С.С., Пугачев Н.С. Экономическая оценка создания логистического оператора на международном транспортном коридоре «Север-Юг» // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 7А. С. 333-343.

Ключевые слова

Инфраструктура, оценка, показатели, регион, транспорт, торговый поток, транспортный коридор, логистический оператор, логистический узел, факторы, эффективность.

Введение

Создание логистического оператора на международном транспортном коридоре "Север-Юг" имеет большое экономическое значение. Актуальность Астраханского морского порта как основного перевалочного логистического узла исторически возникла еще в начале первого века нашей эры в формате Великого шелкового пути [Ковалевская, 2005]. Начиная с четырнадцатого века по причине активного развития мореходства и морской торговли значение Великого шелкового пути стало снижаться и сухопутные караванные дороги стали утрачивать свое первостепенное назначение. Торгово-экономическая миссия пятнадцати векового Великого шелкового пути как основной транспортной артерии экономической (купеческой) связи

государств Азии, Европы и Ближнего Востока пришла к своему финальному завершению. Использование морского транспорта в торговом промысле стало экономически более выгодным и безопасным с точки зрения сохранения грузов и жизни караванщиков.

Экономическая выгода и безопасность грузопотоков явились ключевыми факторами актуальности водных (речных и морских) перевозок, а в современных условиях она только усиливается. Тенденция данного усиления проявляется в экономической выгоде (целесообразности извлечения гарантированной прибыли) по созданию логистического оператора на международном транспортном коридоре (МТК) «Север-ЮГ», которая функционально определяется следующими причинами (факторами): увеличение торгового потока - коридор "Север-Юг" соединяет страны Северной Европы с Персидским заливом, что обеспечивает более короткий и экономичный путь для товаров по сравнению с традиционными через Суэцкий канал; развитие экономики региона - логистический оператор способствует развитию экономик стран, участвующих в коридоре, через создание новых рабочих мест и привлечение инвестиций; улучшение инфраструктуры - обеспечение эффективности транспортного коридора достигается развитием инфраструктуры, что является стимулом для улучшения транспортных сетей участвующих стран; диверсификация транспортных маршрутов - в условиях политической и экономической нестабильности возрастает роль и значение (важность) наличия альтернативных путей доставки товаров, что повышает надежность и безопасность транспортировки; сотрудничество между странами - логистический оператор может стать платформой для международного сотрудничества, укрепления торговых и экономических связей между странами; продовольственная (экономическая) безопасность - зерно является одним из стратегических продуктов для обеспечения продовольственной безопасности России. В этом случае использование Астраханского порта в экспорте зерна приобретает стратегически важное на южном направлении значение для экономической безопасности Российской Федерации (рис.1).

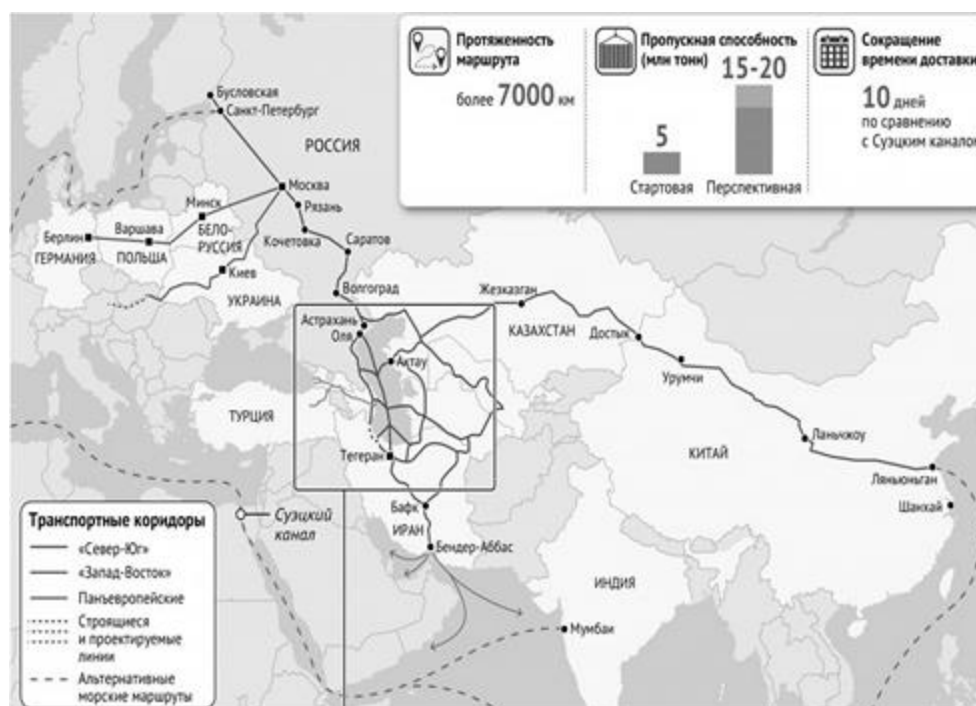


Рисунок 1 – Транспортные коридоры (составлено авторами)

Это следует из: географического положения - Астраханский порт расположен на пересечении важных торговых путей и обеспечения доступа к Каспийскому морю, что делает его стратегически важным пунктом для экспорта зерна; диверсификации экспортных маршрутов – экспорт через Астраханский порт позволяет России диверсифицировать свои экспортные маршруты и уменьшить зависимость от традиционных путей через Черное и Балтийское моря; развития региона - экспорт зерна через Астраханский порт способствует экономическому развитию Астраханской области и прилегающих регионов, созданию новых рабочих мест и увеличению налоговых поступлений; укрепления экономической безопасности - наличие надежного и эффективного экспортного порта обеспечивает стабильность доходов от продажи зерна на международных рынках и экономическую стабильность страны; сотрудничества с партнерами - Астраханский порт может использоваться для экспорта зерна не только из России, но и других стран региона, что способствует укреплению международного сотрудничества. Поэтому следует констатировать, что создание логистического оператора способно принести значительные преимущества для всех участников международного транспортного коридора "Север-Юг" и при этом Астраханскому порту принадлежит ключевая роль в экспорте зерна, что напрямую связано с экономической безопасностью региона и России в целом.

Методы и материалы исследования

При оценке экономической целесообразности создания логистического оператора на международном транспортном коридоре "Север-Юг" использовался экономико-математический аппарат включающий [Лопатников, 2023]: SWOT-анализ (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) - оценивались сильные и слабые стороны проекта, возможности для его развития и потенциальные угрозы; СБА (Cost-Benefit Analysis) - анализировались затраты и выгоды по оценке общей стоимости создания и эксплуатации логистического оператора с потенциальными экономическими выгодами для всех заинтересованных сторон; модель PEST-анализа (Political, Economic, Social, Technological) - исследовалось влияние политических, экономических, социальных и технологических факторов на проект; модель оценки рисков - идентификация, анализ и оценка потенциальных рисков, связанных с проектом, и разработка стратегий их минимизации; модель SCOR (Supply Chain Operations Reference) - анализировалась эффективность цепи поставок и её влияние на проект; модель экономического воздействия - оценка влияния проекта на местную и национальную экономику, включая создание рабочих мест и увеличение валового внутреннего продукта. Данные методы и модели обеспечили проведение всестороннего анализа для оценки экономической целесообразности по созданию логистического оператора на МТК «Север-Юг», что является исходя из теории управления ключевым фактором при принятии обоснованных решений.

Результаты и обсуждение

Транспортные коридоры для экспорта зерна из России на Ближний Восток включают различные маршруты, которые образуют воздушные, водные (речные, морские), железнодорожные и автомобильные пути. Исходя из целей статьи рассмотрим водные маршруты экспорта зерна, где основными являются морские пути через порты Черного моря

(Новороссийск, Сочи, Туапсе, Севастополь, Ялта и др.) с проходом через Босфор в Средиземное море; порты Балтийского моря с последующим проходом через Суэцкий канал; порты Каспийского моря – Астраханский порт и др. (рис.2). ПАО «Астраханский порт» сегодня по шести основным экономическим показателям является наиболее крупным и перспективным в развитии среди всех Астраханских портов. Действительно, по четырем показателям из шести он входит по праву в ТОП-1, оставшиеся два показателя из шести – выручка на тонну от грузооборота в рублях и рентабельность по ЕВІТ в процентах являются следствием не реализованного потенциала инфраструктуры порта, который эффективно может быть получен при использовании инновационно-инвестиционного подхода в логистической системе Астраханского порта по организации грузопотоков.



Рисунок 2 – Текущий срез основных экономических показателей портов Астрахани (составлено авторами)

Общий экспорт Каспия и Волго-Дона за период июль-май: 2020/2021, 2021/2022 и 2022/2023, представлен на рис.3. По данным за 2022 год востребованность, например, только зерна в один Иран составила не менее 36 млн. тонн, а учитывая возрастающую потребность в зерне в среднем на 2,5 процентов в год (по статистическим данным годовой прирост потребности в зерне колеблется от 2 до 3 процентов) она соответственно по прогнозу к 2030 году составит 40,5 млн. тонн, а к 2035 – 45,56 млн. тонн. При этом экспорт зерна из России в Иран в 2022 году составил около 10 млн. тонн, а перевалка зерна через порты Каспия – 3,6 млн. тонн [7-8]. Таким образом, экономическая целесообразность создания, как и дальнейшего развития логистического оператора на МТК «Север-Юг» уже очевидна исходя из цифр спроса (потребности) только по одному зерну, не считая другие товары. В целом, Астраханский водно-транспортный комплекс, который условно подразделяется на два стратегических участка - Морской порт Астрахань и Морской порт Оля, произвел перевалку грузов в тыс. тонн в: 2020 году – 3126,6; 2021 году – 2589,1; 2022 году – 2961,4 и за пять месяцев 2023 года – 1482,5. Так же в 2022 году увеличилась перевалка контейнеров и химических изделий и удобрений в 2 раза, цемента – на 76%, бумаги – в 3 раза. Возобновилась перевалка кокса и металла. Данная

перевалка грузов произведена 10852 судозаходами [Бухгалтерская отчетность АСТРАХАНСКИЙ ФИЛИАЛ, www...].

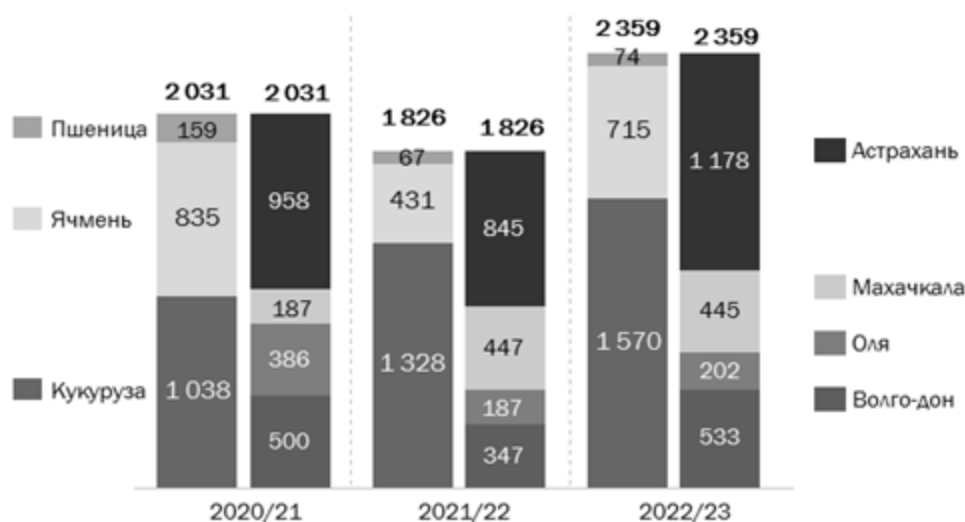


Рисунок 3 - Общий экспорт Каспия и Волго-Дона: июль-май 2020/2021, 2021/2022 и 2022/23, тыс. тонн (составлено авторами)

Таким образом, исследуя реальный грузопоток зерновых культур через Астрахань представленный фактическими данными за июль-май 2020/2021, 2021/2022 и 2022/2023 гг. (рис. 3) со стороны текущего и перспективного спроса следует объективный вывод о том, что на сегодня Астрахань является наиболее развитым по объемам перевалки грузов портом на Каспии, что с учетом планируемого расширения мощностей перевалки и близкого расположения к речным портам Волга-Дона обеспечивает в стратегическом отношении наиболее рациональным принятие решения об инвестировании бизнеса в приобретение терминала в данном порту. В целях ритмичности и устойчивого функционирования Астраханского порта как ключевого логистического узла МТК «Север-Юг» следует оценить его помимо выходного грузопотока (по удовлетворению спроса потребителей) и в аспекте – входящего (реального и потенциального предложения, которое формируют производители зерна регионов России). Оценку на основе анализа базовых и перспективных возможностей регионов России в производстве и доставке различными видами транспорта зерновых культур (зерна) рассмотрим на том же примере – экспорте зерна из России в Иран (рис. 4).

Ключевой зоной тяготения на Каспий являются следующие регионы: Поволжье, Ставрополь и ряд регионов центрального федерального округа (ЦФО), (рис. 4.), которые в итоге способны потенциально удовлетворить спрос в зерновых культурах стран Ближнего Востока. Валовые сборы в регионах экспорта на Каспий схематично за период 2022/2023 – 2023/2024 прогноз представлены на рис. 5, где целевыми регионами закупки зерна (пшеница, кукуруза и ячмень) являются регионы Поволжья, Воронеж и Тамбов. Также значимым регионом является Ставропольский край, традиционно зернопрофицитный.

Крупнейшими регионами по железнодорожным отправкам на терминалы Каспия по итогам 2022/2023 гг. в тыс. тонн по зерновым культурам стали и таковыми являются: Саратов – 132, из них: пшеницы – 10, ячменя – 45, кукурузы – 77; Оренбург – 37 (ячмень); Волгоград – 36, из них: пшеницы – 14, ячменя – 10, кукурузы – 12; Тамбов – 25, из них: пшеницы – 9, ячменя – 17;

Самара – 19 (пшеница); Воронеж - 18 (пшеница). При этом, зерновые культуры в порты Каспия поступают в основном автотранспортом или по реке. К сожалению, порты Астрахани не имеют развитой железнодорожной приемки, у портов Волго-Дона железнодорожный прием практически отсутствует. Доказательством этого служат фактические данные сравнительного анализа распределения приема зерна по видам транспорта в портах Каспия в 2022/2023 гг., тыс. тонн: Астрахань – 1179, из них: автотранспорт и речной - 888, железнодорожный – 291; Оля – 202, из них: автотранспорт и речной – 179, железнодорожный – 23; Махачкала – 445, из них: автотранспорт и речной 428, железнодорожный – 17; Волго-Дон – 533 (автотранспорт и речной). Основные коридоры вывоза зерна из Российской Федерации схематично представлены на рис. 6. На сегодняшний день текущий потенциал Каспия составляет от 3,5 до 7,0 млн. тонн зерна, а к 2030 году прогнозируется в пределах от 8,7 млн. тонн и до пятикратного роста. Реалистичный прогноз объема грузоперевозок по МТК «Север-Юг» в среднем определяет увеличение в три – пять раз, поставки зерна по базовому сценарию от 6 млн. тонн в 2022 году и до 15 млн. тонн в 2030 году, из них контейнерные – 5,9 млн. тонн и не контейнерные – 8,7 млн. тонн, а по оптимистическому – 25 млн. тонн, из них контейнерные -11,9 млн. тонн, а не контейнерные – 12,8 млн. тонн [«Международный транспортный коридор «Север-Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура, www...].

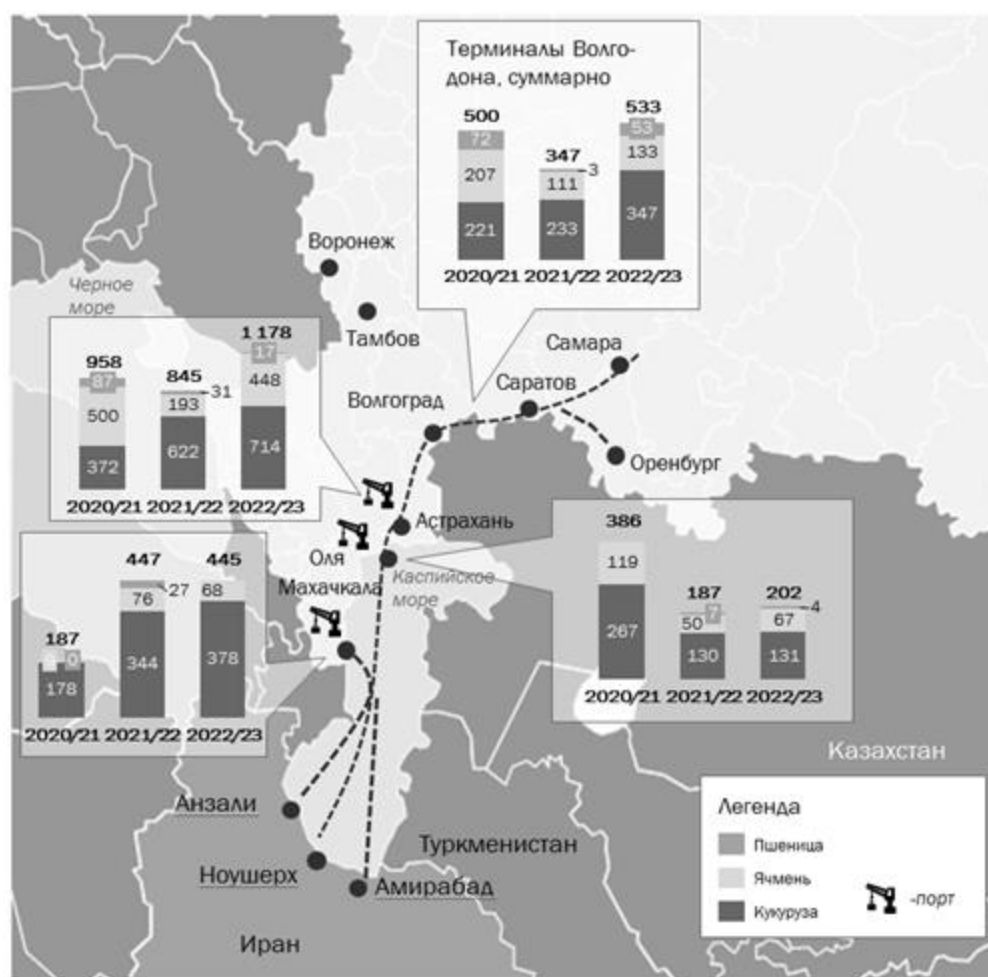


Рисунок 4 - Распределение экспорта в Иран с терминалов на Каспии, схематично, 2020/21 – 2022/23, тыс. тонн (составлено авторами)

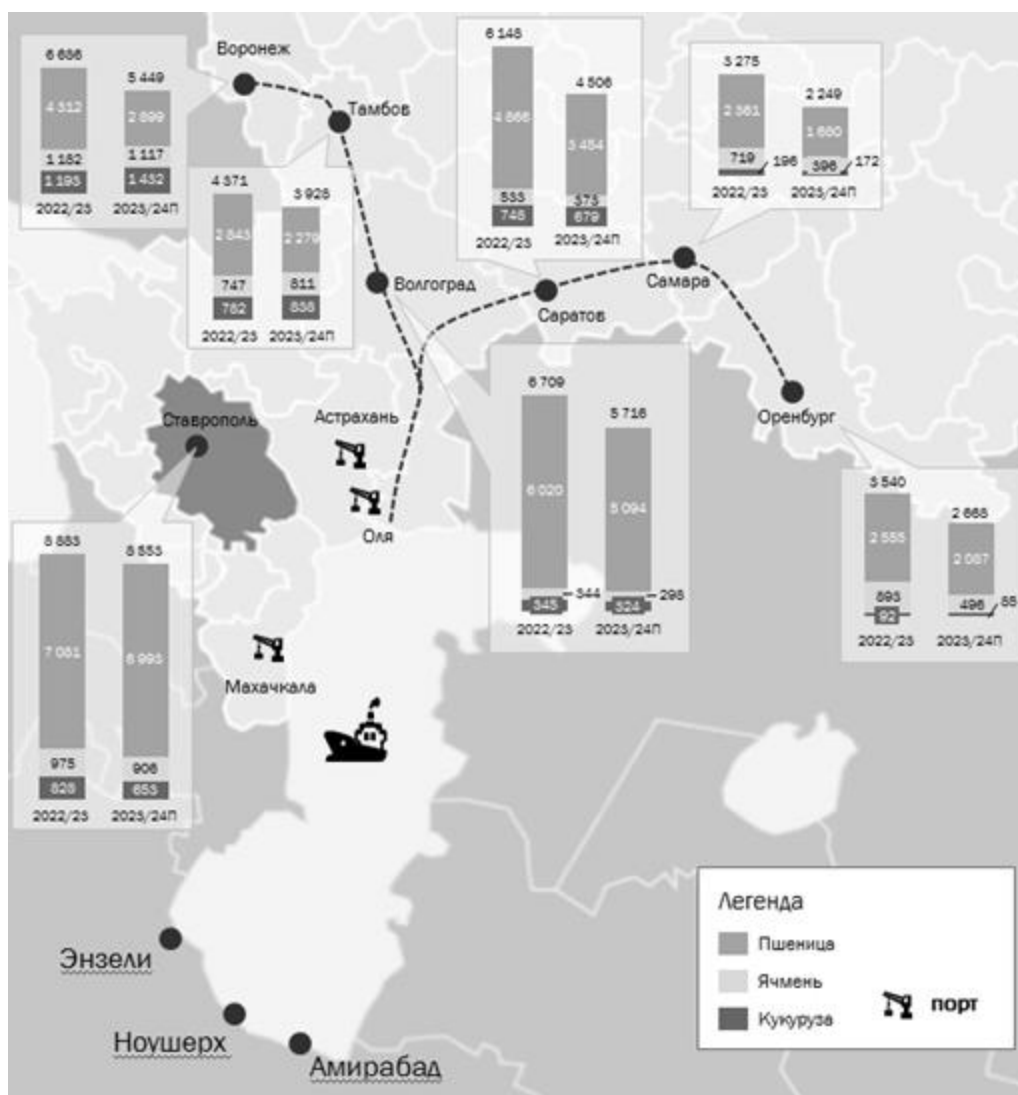


Рисунок 5 - Валовые сборы зерна в регионах экспорта на Каспий, схематично, 2022/2023гг – 2023/2024прогноз, тыс. тонн (составлено авторами)

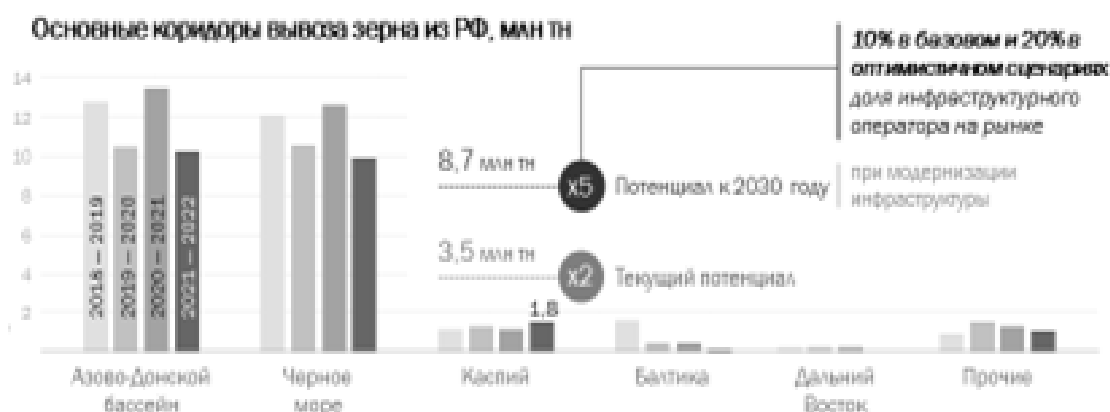


Рисунок 6 – Основные коридоры вывоза зерна из Российской Федерации, млн. тонн (составлено авторами)

Таким образом, из анализа данных основных коридоров вывоза зерна из регионов Российской Федерации следует, что дефицит экспортной инфраструктуры по грузопотоку в год на Азово-Донском и Черноморском бассейнах составляет не менее 30 млн. тонн, который может быть гарантировано покрыт поставками зерна через Каспий. Поэтому, при наличии инвестиций в инфраструктуру экспорт может вырасти в 5 раз, а учитывая, что Астрахань является наиболее развитым портом на Каспии, планируемого расширения мощностей перевалки и близкого расположения к речным портам Волго-Дона делает Астраханский порт наиболее рациональным в стратегическом плане для организаций бизнеса в отношении принятия обоснованного решения по приобретению терминала в данном порту.

Заключение

Логистический узел ПАО «Астраханский порт» включает логистические центры и терминалы, которые обеспечивают перегрузку и хранение зерна, а также его подготовку к дальнейшей транспортировке, так как экспорт зерна требует тщательного планирования и координации, учитывая различные факторы, такие как сезонность, спрос и политическую обстановку. Уникальность порта заключается в его устойчивом и долгосрочном функционировании и экономическом развитии как логистического узла по перевалке грузопотоков в целях надежного удовлетворения спроса потребителей стран Ближнего Востока и контрактного сбыта продукции регионов России. Российские экспортеры зерна активно могут использовать этот коридор (Астраханский МТК) для обеспечения стабильных поставок на Ближний Восток, что для российского аграрного сектора является надежным реальным рынком сбыта отечественной продукции, а, следовательно, устойчивого производства. Астраханский порт является наиболее крупным и развитым на Каспии и исходя из логистических характеристик способен перерабатывать очень большие грузопотоки, обеспечивающие текущие, а также и возрастающие потребности, в частности, зерновых культур стран Ближнего Востока. Он обладает стратегическим преимуществом по основным экономическим показателям, что обеспечивает его устойчивое экономическое функционирование, развитие и конкурентоспособность, а также – инвестиционную привлекательность для организаций экономики государственного, частного и смешанного капиталов.

Библиография

1. Ковалевская В.Б. Кавказ – скифы, сарматы, аланы I тыс. до н. э. – I тыс. н. э. Издательство: Пушкино: ОНТИ ПНЦ РАН 2005. 398с. С. 107-109.
2. Берлизов Н. Е. Сарматы на Великом шелковом пути // Античная цивилизация и варварский мир (III-го археологического семинара. Краснодар, 8–11 июня 1999 г.) Ч.П. Отв. редактор Б.А.Раев, канд. ист. Наук. Новочеркасск. 1993. С. 29, 33, 34.
3. Иерусалимская А.А. О северокавказском «шёлковом пути» в раннем средневековье. // Советская Археология, 1967, № 2, С. 59-71.
4. Лопатников А.И. Экономико-математический словарь: Словарь современной экономической науки. – М.: Дело, 2003.
5. Канторович Л. Экономика и оптимизация. – М.: Наука, 1990.
6. Методология стратегического управления высокотехнологическими промышленными предприятиями на основе теории эффективности и инвестиционного анализа: монография / С. С. Чеботарев, В. А. Ельшин, А.Я Черныш. Москва: Типография РУСАЙНС, 2023. – 184 с.
7. Цифровая платформа «Мой экспорт» <https://myexport.exportcenter.ru> (дата обращения: 30.05.2024).
8. «ДЕЛОВОЙ ПРОФИЛЬ» <https://info@delprof.ru> (дата обращения: 30.05.2024).
9. Бухгалтерская отчетность АСТРАХАНСКИЙ ФИЛИАЛ... <https://b2b.house>company/ASTRAXANSKIJ-FILIAL-FGUP-...> (дата обращения: 30.05.2024).
10. Лента новостей»158306: <https://sdelanounas.ru> Лента новостей»158306 (дата обращения: 30.05.2024).
11. «Международный транспортный коридор «Север-Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура - https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf (дата обращения: 30.05.2024).

Economic assessment of the creation of a logistics operator on the North-South international transport corridor

Stanislav S. Chebotarev

Doctor of Economics, Professor,
Head of the Department of Methodological and Economic Research,
Research Institute of Automatic Equipment named after Academician V.S. Semnikhin,
Chief Researcher,
Volzhsky State University of Water Transport,
603005, 5, Nesterov str., Nizhny Novgorod, Russian Federation;
e-mail: StSt57@yandex.ru

Nikita S. Pugachev

Corporate Affairs Director.
RT-Business Development,
115054, 2/24 Paveletskaya pl., Moscow, Russian Federation;
e-mail: info@rt-rb.ru

Abstract

The creation of a logistics operator on the North-South international transport corridor, based on the scale of transshipment logistics traffic and the latest achievements of scientific and technological progress, should be defined as an innovative investment project that includes a number of key stages or strategies: 1) market analysis (supply and demand) - understanding the current state of the transport corridor, including the volume of cargo flows, the main participants in the supply market and customer needs; 2) strategic planning - development of a long-term plan that includes the goals and objectives of the logistics operator, as well as strategies to achieve them; 3) infrastructure provision - creation or modernization of the necessary infrastructure, including transport hubs, warehouse complexes and information systems; 4) partnerships - establishing cooperation with local and international partners to ensure the efficiency and reliability of logistics services; 5) customs clearance - optimization of customs clearance processes to accelerate the movement of goods across borders; 6) digitalization of processes - introduction of modern information technologies for logistics management and cargo tracking in real time; 7) risk management - development of risk management strategies, including cargo insurance and contingency planning; 8) marketing and sales - promotion of logistics operator services in the market and attracting new customers; 9) quality control and improvement of logistics processes - continuous monitoring and performance analysis to identify opportunities for improvement and optimization of all processes of the logistics system of the port; 10) technological innovation - the constant search and implementation of new technologies such as automation, robotics and artificial intelligence, which significantly increases the efficiency of logistics operations; 11) data analytics - the use of data to analyze and predict trends in logistics in order to optimize routes, inventory management and informed decision-making; 12) legislative discipline - compliance all logistics operations under international and national laws and standards; 13) environmental sustainability - the development of environmentally sustainable practices in order to reduce environmental impact, improve the company's image and reduce costs through efficient use of resources; 14) cross-cultural interaction

– taking into account the cultural differences of different countries of the North-South corridor and organizing effective intercultural communication on this basis; 15) financial planning - careful financial planning and budget management in order to maintain business sustainability and finance development investments. The implementation of these measures (strategies) must be carried out comprehensively in order to sustainably ensure the creation of an efficient and competitive logistics operator capable of fast and reliable movement of goods along the international North-South transport corridor. At the same time, the implementation of the developed innovative investment project of a logistics operator requires significant investments, which, in the conditions of the market model of the Russian economy, will definitely be invested by the state, and private business - only with guaranteed economic feasibility of making a profit. Therefore, the article examines the economic feasibility of creating a logistics operator on the international transport corridor "North-South" for business organizations.

For citation

Chebotarev S.S., Pugachev N.S. (2024) Ekonomicheskaya otsenka sozdaniya logisticheskogo operatora na mezhdunarodnom transportnom koridore «Sever-Yug» [Economic assessment of the creation of a logistics operator on the North-South international transport corridor]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (7A), pp. 333-343.

Keywords

Infrastructure, assessment, indicators, region, transport, trade flow, transport corridor, logistics operator, logistics hub, factors, efficiency.

References

1. Kovalevskaya V.B. The Caucasus – Scythians, Sarmatians, Alans I thousand BC – I thousand AD Publishing House: Pushchino: ONTI PNC RAS 2005. 398c. pp. 107-109.
2. Berlizov H. E. Sarmatians on the Great Silk Road //Ancient Civilization and the Barbarian World (III Archaeological Seminar. Krasnodar, June 8-11, 1999) Part II. Editor-in-chief B.A.Raev, Candidate of Historical Sciences. Sciences'. Novocherkassk. 1993. pp. 29, 33, 34.
3. Jerusalem A.A. About the North Caucasian Silk Road in the early Middle Ages.// Soviet Archeology, 1967, No. 2, pp. 59-71.
4. Lopatnikov A.I. Economic and mathematical dictionary: Dictionary of modern Economics. Moscow: Delo, 2003.
5. Kantorovich L. Economics and optimization. Moscow: Nauka, 1990.
6. Methodology of strategic management of high-tech industrial enterprises based on the theory of efficiency and investment analysis: monograph / S. S. Chebotarev, V. A. Yelshin, A.Ya. Chernysh. Moscow: RUSAINS Printing House, 2023. 184 p.
7. <https://myexport.exportcenter.ru> (date of access: 30.05.2024).
8. <https://info@delprof.ru> (date of access: 30.05.2024).
9. Accounting statements of THE ASTRAKHAN BRANCH... [https:// b2b.house"company/ASTRAXANSKIY-FILIAL-FGUP-...](https://b2b.house/company/ASTRAXANSKIY-FILIAL-FGUP-...) (accessed: 05/30/2024).
10. The authors' own analysis of the article from Rosstat data: <https://sdelanounas.ru> News Feed 158306 (accessed: 05/30/2024).
11. "The North-South International Transport Corridor: investment solutions and soft infrastructure - https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf (date of access: 30.05.2024).