

Российский Дальний Восток

Экспорт транспортных услуг: Дальний Восток России

© 2022

DOI: 10.31857/S013128120019495-5

Бардаль Анна Борисовна

Кандидат экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник Института экономических исследований ДВО РАН (адрес: 680042, Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 153). ORCID: 0000-0002-9944-4714. E-mail: Bardal@ecrin.ru.

Статья поступила в редакцию 03.03.2022.

Аннотация:

В статье проанализирована динамика ключевых составляющих экспорта транспортных услуг на национальном и региональном уровнях. Показано, что, несмотря на негативное влияние ограничений при распространении пандемии в 2019–2020 гг., происходит рост показателя экспорта транспортных услуг РФ за счет повышения доходов от грузовых перевозок. Региональный срез представлен на примере Дальнего Востока России. На уровне макрорегиона доля транспорта в общем показателе экспорта услуг значительно (в 1,8 раз) выше среднероссийского показателя. Основной вклад в формирование показателя макрорегиона вносит Приморский край (7,5 %), где расположены ключевые морские порты Тихоокеанского побережья.

Для Дальнего Востока представлены три направления развития экспорта транспортных услуг: 1) обслуживание экспортно-импортных потоков за пределами национальной территории; 2) транзитные перевозки; 3) участие в международном рынке транспортных услуг. По каждому из перспективных направлений приведены оценки возможностей роста и ограничения. С применением методов сравнительного анализа аргументировано, что наиболее перспективным с точки зрения увеличения экспорта транспортных услуг является обслуживание грузопотоков национальной экономики. В том числе перспективы ДФО связаны с реализацией проекта «Северный морской транспортный коридор», формированием системы опорных морских портов для арктических маршрутов на территории макрорегиона. Показано, что транзитные перевозки не будут играть значимой роли для роста экспорта транспортных услуг Дальнего Востока. Выявлено негативное влияние на конкурентоспособность российских участков международных транспортных коридоров инфраструктурных и экономических факторов. Аргументированы ограничения прямого участия транспортного комплекса ДФО в международном рынке, определяющиеся особенностями сложившейся структуры экономики и недостаточным развитием элементов транспортного комплекса. Результаты исследования могут служить основой для разработки мероприятий по развитию экспорта транспортных услуг.

Ключевые слова:

Дальний Восток, транспортный комплекс, экспорт транспортных услуг, транзит, международный рынок транспортных услуг, Северо-Восточная Азия.

Источники финансирования:

Данная статья подготовлена по плану НИР института.

Для цитирования:

Бардаль А.Б. Экспорт транспортных услуг: Дальний Восток России // Проблемы Дальнего Востока. 2022. № 2. С. 136–153. DOI: 10.31857/S013128120019495-5

Тезис о важном транспортно-стратегическом положении России в качестве «естественного моста» между Европой и Азией, наравне с идеей об использовании экспорта транспортных услуг в качестве потенциального фактора экономического роста, рассматривается как неоспоримый на протяжении длительного времени в ряде работ российских

исследователей¹. Задачи по развитию экспорта транспортных услуг оформлялись в виде отдельных подпрограмм стратегических документов развития транспортного комплекса страны, начиная с 2005 г.

Выгодное экономико-географическое положение Дальнего Востока России, а также потенциальные возможности транспортного комплекса региона в части международных перевозок создают предпосылки для участия в евразийских транспортных проектах. Однако при наличии всех перечисленных факторов значимых изменений в масштабах экспорта транспортных услуг ДФО не наблюдается. Цель данной работы — проанализировать динамику и структуру экспорта транспортных услуг ДФО, рассмотреть перспективы и ограничения роста.

Экспорт транспортных услуг: национальный ракурс и региональный срез

Экспорт транспортных услуг (ТУ) наравне с импортом является одной из составляющих внешней торговли услугами и представляет собой «стоимостной показатель оказанных услуг, выполненных работ резидентами по договорам, заключенным с нерезидентами, связанных с транспортным обслуживанием грузового и пассажирского потока»², в составе которого учитываются перевозки российскими транспортными компаниями:

- пассажиров-нерезидентов, осуществленные вне территории России (за исключением организованных морских и речных круизов, автобусных туров);
- экспортных грузов от границы России до пункта назначения на территории другой страны;
- грузов, импортируемых в Россию, в части перевозок по территории страны-экспортера;
- транзит по территории России грузов других стран;
- грузов других стран по территориям иностранных государств или между ними;
- грузов для посольств, консульств и прочих нерезидентов, расположенных на территории России.

Помимо перечисленного, в состав экспорта транспортных услуг входят также погрузочно-разгрузочные работы в портах, на железнодорожных станциях, аэропортах, автомобильных станциях, управление воздушным движением и иные операции, сопутствующие процессу перевозки. Они аккумулируются в составе показателя «вспомогательные и дополнительные транспортные услуги».

По итогам 2020 г. на транспорт приходилось 34,2 % доходов от экспорта услуг РФ (рост к 2015 г. на 2,0 п.п.) и 17,8 % расходов на оплату импорта услуг (рост к 2015 г. на 4,2 п.п.). При этом динамика внешней торговли транспортными услугами за период 2015–2020 гг. была более позитивной, чем в целом по показателю услуг (табл. 1).

В 2019–2020 гг. на динамику показателей торговли транспортными услугами РФ оказали влияние ограничения, вводимые в отдельных странах для предотвращения распространения пандемии COVID-19. В наибольшей степени принятые меры повлияли на сектор пассажирских перевозок, однако снизились и темпы прироста экспорта транспортных услуг в грузовом сегменте. Так, если за период 2015–2018 гг. прирост показателя экспорта грузовых перевозок был равен 38,5 %, то за 2018–2020 гг. он составил лишь 6,2 %.

-
1. Лузянин С.Г. Российский транзитный потенциал: восточно-азиатский вектор // *Вестник транспорта*. 2004. № 3. С. 16–18; Сазонов С.Л. Россия и Китай в Евразийском транспортном коридоре // *Азия и Африка сегодня*. 2014. № 8 (685). С. 12–18; Вардомский Л.Б. Между геополитикой и экономикой: вопросы развития международного транзита в СССР и России // *Геоэкономика энергетики*. 2021. Т. 13. № 1. С. 24–42. DOI: 10.48137/2687–0703_2021_13_1_24
 2. Методика формирования показателей экспорта Российской Федерации транспортных услуг // *КонсультантПлюс*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_370764/ (дата обращения: 12.01.2022).

Таблица 1 / Table 1

Внешняя торговля транспортными услугами РФ
Foreign trade in transport services of the Russian Federation

Показатель	Изменение 2015–2020 гг., %		Объем в 2020 г., млн долл. США	
	экспорт	импорт	экспорт	импорт
Услуги	91,1	72,2	47 036,2	64 081,3
Транспортные услуги, всего	96,6	94,5	16 074,9	11 410,8
В том числе:				
1. Пассажирские перевозки, всего	44,2	47,4	2107,2	1660,3
В том числе:				
- морской транспорт	0,0	158,3	0,0	6,2
- воздушный транспорт	45,8	48,7	2103,4	1600,6
- железнодорожный транспорт	3,0	19,8	3,8	35,1
- автомобильный транспорт	0,0	59,8	0,0	18,4
2. Грузовые перевозки, всего	147,1	121,6	8 208,3	6 942,9
В том числе:				
- морской транспорт	165,0	123,1	1309,3	2683,8
- воздушный транспорт	163,5	118,0	2538,2	2767,2
- железнодорожный транспорт	122,0	147,8	748,6	453,6
- автомобильный транспорт	130,7	198,8	1023,1	901,0
3. Вспомогательные и дополнительные услуги, всего	91,5	98,0	5 759,3	2807,6
В том числе:				
- морской транспорт	87,9	100,1	3486,0	982,4
- воздушный транспорт	71,2	82,1	1223,0	1158,6
- железнодорожный транспорт	198,5	176,6	844,5	411,7
- автомобильный транспорт	271,7	165,0	103,6	107,4

Источники: Внешняя торговля РФ услугами в структуре расширенной классификации услуг [Foreign trade of the Russian Federation in services in the structure of the extended classification of services]. URL: <https://fedstat.ru/indicator/61523> (дата обращения: 04.01.2022); Статистика внешнего сектора. Внешняя торговля услугами [External sector statistics. Foreign trade in services]. URL: http://www.cbr.ru/statistics/macro_itm/svs/ (дата обращения: 04.01.2022).

Более значительный спад в пассажирском сегменте, зафиксированный в период пандемии, является общемировой тенденцией³. Под влиянием ограничений мобиль-

3. См.: Транспортная сфера в контексте COVID-19 // *Счетная палата РФ*. URL: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf> (дата обращения: 28.12.2021); Противодействие влиянию пандемии Covid-19 на железнодорожный транспорт в мире // *Аналитический центр при Правительстве РФ*. URL: https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/RZD_june2020.pdf (дата обращения: 28.12.2021); Ng K.T., Fu X., Hanaoka S., Oum T.H. Japanese aviation market performance during the COVID-19 pandemic — Analyzing airline yield and competition in the domestic market // *Transport Policy*. 2022. Vol. 116. Pp. 237–247. DOI: 10.1016/j.tranpol.2021.12.006; Monmousseau P., Marzuoli A., Feron E., Delahaye D. Impact of Covid-19 on passengers and airlines from passenger measurements: Managing customer satisfaction while putting the US Air Transportation System to sleep // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2020. Vol. 7. DOI: 10.1016/j.trip.2020.100179

ности населения произошли изменения в структуре экспорта транспортных услуг России (табл. 2)⁴.

Таблица 2 / Table 2

Структура экспорта транспортных услуг РФ (%)
Structure of transport services export of the Russian Federation (%)

Показатель	2015	2018	2020
Пассажирские перевозки	28,6	32,3	13,1
Грузовые перевозки	33,6	35,0	51,1
Вспомогательные и дополнительные услуги	37,8	32,7	35,8

Источники: Статистика внешнего сектора. Внешняя торговля услугами [External sector statistics. Foreign trade in services]. URL: http://www.cbr.ru/statistics/macro_itm/svs/ (дата обращения: 04.01.2022).

Если до 2019–2020 гг. структура экспорта транспортных услуг РФ примерно в равных долях формировалась за счет пассажирских, грузовых перевозок и вспомогательных услуг, то по итогам 2020 г. доля пассажирского сегмента существенно снизилась.

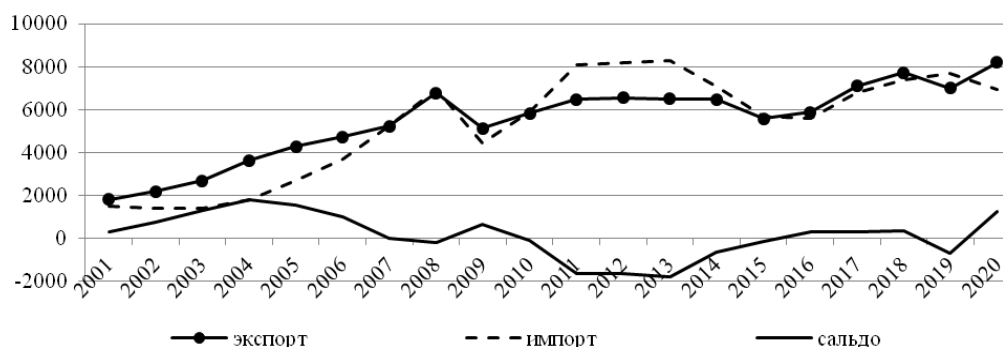


Рис. 1. Динамика внешней торговли транспортными услугами РФ
 (грузовые перевозки) (млн долл. США)

Picture 1. Dynamics of foreign trade in transport services of the Russian Federation
 (freight traffic) (mln USD)

Источники: Статистика внешнего сектора. Внешняя торговля услугами [External sector statistics. Foreign trade in services]. URL: http://www.cbr.ru/statistics/macro_itm/svs/ (дата обращения: 04.01.2022).

Важной тенденцией последних лет является также изменение общей структуры грузовых перевозок в составе экспорта ТУ РФ по направлениям потоков. Несмотря на то, что задача роста экспорта транспортных услуг декларировалась как одна из ключевых при развитии транспортной системы и экономики страны в целом⁵, в сегменте грузовых перевозок стоимостной объем экспорта до последнего времени не превышал импорт. Послед-

4. Данные 2018 г. приводятся как условный фоновый показатель «допандемийной» ситуации.

5. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года // КонсультантПлюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99374/ (дата обращения: 06.01.2022); Транспортная стратегия Российской Федерации (на период до 2030 года) // КонсультантПлюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82617/ (дата обращения: 04.01.2022); Стратегия развития экспорта услуг до 2025 года // КонсультантПлюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_331686/ (дата обращения: 04.01.2022).

ние годы эти показатели примерно сравнивались в денежном выражении. По итогам 2020 г. экспорт грузовых перевозок РФ достаточно значимо (на 18,3 %) превысил импорт (рис. 1).

Актуальность вопроса развития экспорта транспортных услуг для Дальнего Востока России определяется выгодным экономико-географическим положением макрорегиона и потенциалом транспортного комплекса:

- соседство с экономически развитыми странами СВА (КНР, Республика Корея, Япония);
- наличие участков государственной границы на территории макрорегиона (в т.ч. протяженной сухопутной границы с КНР);
- наличие объектов кроссграничной инфраструктуры (мосты) и системы пограничных пунктов пропуска;
- функционирование крупных морских портов РФ на Тихоокеанском побережье;
- прохождение участков международных транспортных коридоров по территории макрорегиона;
- прохождение восточного участка Северного морского пути по территории макрорегиона.

Перечисленное формирует положительные предпосылки для развития экспорта транспортных услуг как одной из отраслей специализации экономики макрорегиона. Однако имеющийся потенциал на сегодня не реализован в полной мере. По итогам 2020 г. экспорт транспортных услуг ДФО составил 61,9 % общего показателя экспорта услуг макрорегиона и 5,1 % стоимостного объема экспорта товаров. Объем экспорта ТУ Дальнего Востока составил 1224,3 млн долл. США (7,7 % общероссийского показателя), макрорегион занимал по этому показателю четвертую позицию среди федеральных округов РФ.

Наибольший вклад в формирование экспорта транспортных услуг ДФО вносит Приморский край (удельный вес в общем показателе в 2020 г. составил 75,5 %) на территории которого расположены ключевые морские порты региона. Далее следуют Хабаровский край — 15,2 % и Сахалинская область — 5,2 %. Удельный вес оставшихся восьми субъектов РФ в составе федерального округа в совокупности составляет менее 5 %.

При этом для корректного статистического отражения регионального среза экспорта транспортных услуг особое значение имеет регистрация компании-перевозчика на территории одного из субъектов РФ на Дальнем Востоке.

В целом проблемы статистического учета транспортной деятельности на современном этапе актуальны. Ярким примером является морской транспорт, где сложности учета связаны, в том числе с проблемой регистрации флота под «удобными» флагами⁶: по оценкам экспертов в 2021 г. 62,3 % тоннажа морского транспортного флота России было зарегистрировано и эксплуатировалось под иностранными флагами⁷.

Возможности развития экспорта транспортных услуг на Дальнем Востоке

Транспортный комплекс Дальнего Востока при реализации потенциала экспорта ТУ тяготеет к условно выделяемому международному рынку транспортных услуг СВА. Поэтому рассматривать перспективы развития экспорта ТУ необходимо с учетом характеристик данного рынка, ключевыми участниками которого являются грузоотправители и транспортные компании КНР, Республики Корея и Японии.

6. Арестова Ю.А. Флот под российским флагом: состояние и перспективы развития // *Современные аспекты экономики*. 2018. № 10 (254). С. 5–11.

7. Посековская Ю.П. Морской флот отечественных компаний // *Морские вести России*. 2021. № 7. С. 16–17.

Предельный потенциал роста экспорта транспортных услуг ДФО ограничивается потребностями в перевозках, не удовлетворяемых транспортными комплексами соответствующих стран, определяющими ежегодные объемы импорта транспортных услуг соответствующих стран (табл. 3).

Таблица 3 / Table 3

Импорт транспортных услуг ключевыми странами СВА
Import of transport services by key Northeast Asia countries

Страны	Импорт ТУ 2020 г. (млрд долл. США)	Доля в импорте ТУ 2018 г. (%)	
		виды транспорта	основные страны-экспортеры ТУ
КНР	94,68	морской — 63,7 воздушный — 29,1	США — 14,0 ЕС — 10,2 РФ — 6,9 Республика Корея — 5,5 Япония — 5,3
Республика Корея	24,22	морской — 76,7 воздушный — 20,6	ЕС — 17,5 США — 15,8 КНР — 13,1 Япония — 7,3
Япония	28,03	морской — 72,8 воздушный — 25,6	ЕС — 14,0 США — 12,6 Сингапур — 9,2 Республика Корея — 5,6 КНР — 4,5

Источники: International Trade Center. URL: <http://www.trademap.org/> (дата обращения: 08.01.2022).

В 2020 г. объем транспортных услуг, приобретенных ключевыми странами СВА на международном рынке, составил 146,93 млрд долл. США. В структуре потребляемых ТУ, в соответствии с логикой сложившихся торгово-экономических отношений, преобладали перевозки морским транспортом, доля которых составила 68 %. Наиболее активно на рынке транспортных услуг действуют компании США, стран Европы, а также сами страны СВА. Безусловно, на объеме импорта ТУ стран СВА в 2020 г. сказались ограничения в сфере экономики, вызванные распространением коронавирусной инфекции: показатель был на 3 % ниже, чем в 2018 г.

При этом спрос в транспортных услугах на рынке СВА удовлетворяется в основном за счет привлечения компаний других регионов мира. Так, по итогам 2020 г. доли компаний трех ключевых стран (КНР, Республика Корея, Япония) в общем объеме импорта ТУ этих стран составили: КНР — 3,9 %, Республика Корея — 4,4 %, Япония — 4,4 %. Отметим отдельно учитываемые показатели Гонконга — 3,8 % импорта ТУ СВА и Тайваня — 3,6 %⁸.

Таким образом, целевым ориентиром роста экспорта транспортных услуг для транспортного комплекса Дальнего Востока можно принять усредненный показатель ведущих стран региона на уровне доли международного рынка экспорта ТУ СВА 4 % (что составило бы 5,87 млрд долл. США в 2020 г.), что означает рост в 4,8 раз по сравнению с текущим фактическим значением.

8. International Trade Center // *Trade Map*. URL: <http://www.trademap.org/> (дата обращения: 08.01.2022).

Потенциал увеличения экспорта транспортным комплексом Дальнего Востока России в рамках рынка транспортных услуг (РТУ) СВА и мирового хозяйства в целом определяется следующими направлениями:

1. Активизация транспортного обслуживания компаниями ДФО экспортно-импортных потоков РФ за пределами национальной территории.
2. Увеличение масштабов транзитных перевозок транспортным комплексом ДФО.
3. Участие компаний ДФО в транспортном обслуживании экономических взаимодействий между иностранными государствами.

Рассмотрим кратко содержание и возможности реализации транспортным комплексом Дальнего Востока каждого из перечисленных направлений.

Первое направление может включать: а) развитие кроссграничных перевозок; б) увеличение экспортных перевозок российских грузов.

Развитие кроссграничных перевозок может быть стимулировано совершенствованием транспортной инфраструктуры между РФ и КНР в пределах ДФО, а также изменениями институциональных условий международных перевозок.

Совершенствование транспортной инфраструктуры. В настоящее время на территории ДФО реализуется два крупных проекта по развитию кроссграничной инфраструктуры: автомобильный мост Благовещенск — Хэйхэ (основные строительные работы проведены в 2016–2019 гг.), железнодорожный мост Нижнеленинское — Тунцзян (основное строительство завершено). Процесс строительства проходил с нарушением всех проектных сроков и сопровождался несогласованностью между странами. Проблемными моментами остаются организация таможенной и пограничной инфраструктуры, обустройство прилегающих территорий и сопутствующих логистических объектов.

Изменение институциональных условий кроссграничных перевозок. Например, в 1992–2019 гг. при автомобильных перевозках между РФ и КНР использовался маршрутный принцип: перевозки могли осуществляться нерезидентами не более чем на 30 км в глубь страны только между предварительно согласованными пунктами. Это, при наличии протяженной границы с КНР (свыше 4100 км, включая 600 км сухопутной), значительно ограничивало возможности использования автомобильного транспорта ДФО для международных перевозок.

В 2018 г. было подписано межправительственное соглашение о международном автомобильном сообщении между РФ и КНР⁹, согласно которому стороны могут осуществлять в пределах выданных разрешений международные перевозки без ограничения по расстоянию проникновения на соседнюю территорию при: 1) обеспечении используемых для международных перевозок транспортных средств спутниковыми навигационными системами (российской ГЛОНАСС, китайской БЕЙДОУ (BeiDou)); 2) предварительной регистрации используемых для перевозки транспортных средств в таможенных органах КНР и РФ.

Еще один пример изменения институциональных условий автомобильных перевозок между РФ и КНР: применение книжек МДП/Carnet TIR¹⁰. Система МДП работает на основе «Таможенной конвенции ООН о международной перевозке грузов» (1975 г.). Эксперты выделяют преимущества применения МДП¹¹:

- сокращение расходов на перевозку автомобильным транспортом;

9. Россия и Китай подписали соглашение о международном автомобильном сообщении // *Росавтотранс*. 09.06.2018. URL: https://rosavtotransport.ru/ru/press/news/2018/06/09/news_1057.html (дата обращения: 04.01.2022).

10. Международные дорожные перевозки (МДП / TIR от Transports Internationaux Routiers) — международный стандарт таможенного транзита грузового транспорта.

11. Холопов В.К., Соколова О.В. Использование системы МДП во внешней торговле ЕАЭС // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2018. № 8. С. 84–96.

- сокращение сроков доставки грузов при снижении периодов простоя транспортных средств на границе;
- упрощение процедуры пересечения границы за счет унификации действий и стандартов при использовании книжек МДП;
- отсутствие необходимости уплачивать на границе таможенные платежи, связанные с ввозом и вывозом товаров;
- возможность выбора таможенного склада, наиболее удобного для разгрузки.

Россия применяет правила Конвенции с 1975 г. Китай официально присоединился к МДП в 2016 г., фактическое применение началось в конце 2018 г. на отдельных пунктах пропуска через государственную границу. В ДФО книжки МДП используются на автомобильных пограничных пунктах пропуска Забайкальск — Маньчжурия и Пограничный — Суйфэнхэ.

Последовавшие в 2019–2020 гг. жесткие ограничения трансграничных взаимодействий в рамках борьбы с пандемией не позволяют в полной мере оценить эффекты и последствия принятых институциональных изменений.

Увеличение экспортных перевозок российских грузов в среднесрочной перспективе ожидается в основном за счет роста транспортировки морским транспортом (рост экспорта через порты Дальнего Востока в 1,6–2 раза к 2035 г.¹²), а также роста перевозок по СМП.

Планируется, что объем грузовых перевозок по СМП к 2030 г. составит 90 млн т¹³, к 2035 г. — 130 млн т и ростом за пределами этого периода до 160 млн т¹⁴. Это существенное (в 3,6 и 4,8 раз соответственно) повышение масштабов перевозок по сравнению с текущим периодом: в 2020 г. по трассе СМП было перевезено 32,97 млн т¹⁵.

Однако из планируемого роста объема грузов СМП лишь 25 млн т будет проходить по восточному сектору¹⁶ (включая 20 млн т СПГ "Новатэк"), функционирование которого затруднено вследствие более сложных ледовых условий, малых глубин, отсутствия глубоководных портов и месторождений полезных ископаемых, готовых к промышленному использованию, удаленности от крупных производственных центров.

В настоящее время основные грузопотоки восточного сектора СМП формируются за счет северного завоза, транзитных грузов, проектных грузов, каботажных грузов, в то время как в западном секторе осуществляется масштабный вывоз добываемой нефти и СПГ, перевозки грузов крупных компаний (Норильский никель и др.). Увеличение интенсивности использования восточного сектора СМП может произойти при изменении географии транспортных потоков российских компаний-экспортеров, осуществляющих добычу ресурсов на арктических месторождениях (нефть, газовый конденсат, уголь, руда), не очевидных в среднесрочной перспективе.

Рост транспортного обслуживания экспортных грузов возможен при встраивании национальной экономики в глобальные цепочки добавленной стоимости (ГЦДС). В

12. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года // *Правительство России*. 30.11.2021. URL: <http://government.ru/docs/43948/> (дата обращения: 28.01.2022).

13. О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года // *Официальный портал правовой информации*. 26.10.2020. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033> (дата обращения: 12.11.2021).

14. Андреева Е.В., Исаулова К.Я. Перспективы развития СМП // *Neftegaz.RU*. 28.06.2021. URL: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/arktika/686530-perspektivy-razvitiya-smp/> (дата обращения: 26.11.2021).

15. Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути // *ЕМИСС*. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/51479> (дата обращения: 18.01.2022).

16. К восточному сектору СМП относятся море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское моря.

настоящее время в СВА сложилась система транспортных связей в пределах субрегиона, а также активных взаимодействий стран СВА с мировым хозяйством в рамках формирования ГЦДС. Одной из характеристик происходящих процессов может выступать оценка торговли промежуточными товарами. В 2019 г. 14,4 % мирового экспорта и 17,6 % импорта промежуточных товаров приходилось на страны «большой тройки» СВА (табл. 4).

Таблица 4 / Table 4

Торговля промежуточными товарами ключевых стран СВА (%)
Trade in intermediate goods of key NEA countries (%)

Страна	Доля в мировой торговле в 2019 г.		Изменение 2010–2019 гг.	
	экспорт	импорт	экспорт	импорт
КНР	9,5	9,7	+0,9	+1,7
Республика Корея	2,3	3,7	–0,5	+0,2
Япония	2,6	4,2	–0,5	–1,5

Источники: *Intermediate goods*. URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/WLD/Year/2019/TradeFlow/EXPIMP/Partner/All/Product/UNCTAD-SoP2> (дата обращения: 06.01.2022).

Доля РФ в 2019 г. составила 1,3 % в экспорте (рост на 0,2 % по сравнению с 2010 г.) и 2,5 % (без изменений) в импорте промежуточных товаров¹⁷. Низкая степень участия России в экспорте промежуточной продукции определяется структурой экономики, преимущественным включением в мировую торговлю через экспорт сырьевых ресурсов¹⁸. Взаимодействие Дальнего Востока со странами СВА также основано на поставках из региона природных ресурсов (минеральных, лесных, морских биологических), продукции сельского хозяйства (соя, кукуруза). В то время как эффективное встраивание в систему ГЦДС происходит в основном на основе химической промышленности, нефтепереработки, транспортного машиностроения, металлургии, производства оптического и электрооборудования, целлюлозно-бумажной промышленности¹⁹.

Поэтому в сложившихся условиях нет причин ожидать увеличения вовлеченности транспортного комплекса ДФО в международный рынок транспортных услуг СВА в качестве звена обслуживания участия России в ГЦДС в среднесрочной перспективе. Этого не произойдет в значительном масштабе, пока не изменится структура национальной экономики.

Второе направление роста экспорта ТУ «увеличение масштабов транзитных перевозок транспортным комплексом ДФО» может быть реализовано посредством: а) увеличения транзитных потоков, обслуживаемых в рамках МТК, участки которых проходят по территории ДФО, а также б) роста транзитных перевозок с использованием СМП.

17. *Intermediate goods* // *World Bank*. URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/WLD/Year/2019/TradeFlow/EXPIMP/Partner/All/Product/UNCTAD-SoP2> (дата обращения: 06.01.2022).

18. Федюнина А.А., Симачев Ю.В., Кузык М.Г., Аверьянова Ю.В. Секторальные особенности интеграции российской экономики в глобальные цепочки добавленной стоимости и следствия для структурной политики // *Журнал Новой экономической ассоциации*. 2020. № 3 (47). С. 106–127. DOI: 10.31737/2221–2264–2020–47–3–5; Сидорова Е.А. Россия в глобальных цепочках создания стоимости // *Мировая экономика и международные отношения*. 2018. Т. 62. № 9. С. 71–80. DOI: 10.20542/0131–2227–2018–62–9–71–80

19. Прогунова Л.В. Внешнеторговые аспекты развития Северо-Восточной Азии // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2017. № 11. С. 62–75.

По территории ДФО проходят участки нескольких субрегиональных МТК²⁰, на региональном уровне представляемых коридорами «Приморье-1» (от морских портов Приморского края через Суйфэнхэ, Манчжурию, Забайкальск на Транссибирскую магистраль) и «Приморье-2» (от района реки Туманная/Туманган через Чанчунь и Восточную Монголию до Транссибирской магистрали).

Развитие коридоров ориентировано на грузовую базу СВК, что создает конкуренцию с транспортным комплексом КНР. Морские порты ДФО, выступая ключевыми элементами МТК, не имеют сравнительных преимуществ относительно китайских (табл. 5).

Таблица 5 / Table 5

**Факторы конкурентоспособности²¹ российских морских портов
в составе МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»
Competitiveness factors of Russian seaports
within the ITC "Primorye-1" and "Primorye-2"**

Факторы конкурентоспособности	Порты			
	Владивосток	Находка	Зарубино	Посьет
географические	+	+	+	+
инфраструктурные	–	–	–	–
техничко-логистические	+/-	+/-	–	–
институциональные	+	+	+	+
экономические	–	–	–	–

Примечание: «+» — положительное влияние фактора, «–» — негативное влияние фактора, «+/-» — неоднозначное влияние фактора.

Источники: составлено автором.

Таблица 6 / Table 6

**Средние затраты на транспортировку грузов из провинций СВК до морских портов
Average cost of transporting cargo from Northeast China provinces to seaports**

Маршрут из провинций СВК до морского порта	Зерновые грузы (долл. США / т)		Контейнерные грузы (долл. США / ДФЭ)	
	Железнодорожный транспорт	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Автомобильный транспорт
Далянь (КНР)	55	95	1190	1650
Тяньцзинь (КНР)	120	150	1400	1850
Владивосток (РФ)	60	75	1350	1200
Находка (РФ)	65	90	1550	1400
Зарубино (РФ)	35	55	850	1050

Источники: Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи» [Russia—China: Chances and Challenges of “New Era” Relations] / отв. ред. А.О. Виноградов. М.: ИДВ РАН, 2020. С. 177.

Негативное влияние оказывают:

– инфраструктурные факторы — недостаточная пропускная способность железных дорог на подъезде к морским портам и в целом по восточному полигону²²;

20. Arai H., Zhu Y., Li J. Toward Expanding Japan-Russia-China Multimodal Transportation // *ERINA Report*. 2015. Vol. 125. Pp. 1–18.

21. Бодровцева Н.Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособностей морских портов // *Транспортное дело России*. 2017. № 2. С. 105–109.

– технико-логистические — ограничение возможности развития портов, износ портового флота, наличие экологических проблем при перевалке;

– экономические факторы — более высокие по сравнению с китайскими портами затраты относительно расстояния перевозки до порта (табл. 6).

Помимо перечисленного, для организации регулярных перевозок в рамках международных коридоров необходимо развитие инфраструктуры транспортного комплекса ДФО (табл. 7).

Таблица 7 / Table 7

Потребности развития инфраструктуры МТК на территории Дальнего Востока
ITC infrastructure development needs in the Far East

Проблемный элемент инфраструктуры (вид работ)	Вид транспорта
Участок пути Сухановка — Зарубино* (строительство)	железнодорожный
Станция Зарубино (строительство)	железнодорожный
Морской порт в бухте Троицы (развитие): – зерновой терминал (40 млн т) – контейнерный терминал (2 млн ДФЭ) – терминал ро-ро грузов (1,5 млн ед.) – терминал для генеральных грузов (25 млн т)	морской
Участки дороги на подходах к портам Находка, Зарубино (расширение)	автомобильный
Участок пути Смоляниново — Находка (развитие)	железнодорожный
Станция Находка-Восточная (развитие)	железнодорожный
Участок дороги Рассыпная Падь — государственная граница (реконструкция)	автомобильный
Участки пути: станции Гродеково, Турий Рог, Краскино, Сухановка, Новокачалинск, Махалино (развитие и модернизация)	железнодорожный
Участки пути: Уссурийск — Барановский, Уссурийск — Гродеково, Новокачалинск — Сибирцево, Сухановка — государственная граница (реконструкция и развитие)	железнодорожный
Участки пути на подходе к пограничным пунктам пропуска: Гродеково — государственная граница, Махалино — государственная граница (модернизация)	железнодорожный
Станция Уссурийск-Сортировочная (Лимичевка) (строительство)	железнодорожный
Участок пути Турий Рог — Новокачалинск (модернизация)	железнодорожный

Примечание: * — действует однопутная неэлектрифицированная железная дорога, максимальная пропускная способность 1,2 млн т в год.

Источники: Дэльз С.В., Сеницына А.С. Дорога к Зарубино [Road to Zarubino]. 09.09.2016 URL: <https://seanews.ru/2016/09/09/4024168/> (дата обращения: 14.11.2021); Сазонов С.Л. Перспективы реализации плана "Экономического пояса Шелкового пути (ЭППШ)" на Дальнем Востоке России [Prospects for the implementation of the "Silk Road Economic Belt (SREB)" plan in the Russian Far East]. Доклады ИДВ РАН 2018–2019. М.: ИДВ РАН, 2020. С. 143–159.

Объем инвестиций, необходимых для развития инфраструктуры элементов МТК, велик. По оценкам экспертов, только модернизация Морского порта в бухте Троицы, яв-

ляющегося одним из наиболее перспективных морских портов для организации экспортных перевозок, может потребовать более 200 млрд руб. Масштабные вложения необходимы также для развития железнодорожной инфраструктуры восточного полигона, обеспечивающей связь грузоотправителей с портами. Общая оценка финансовых ресурсов для реализации второго этапа проекта «Модернизация инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» в 2021–2024 гг. составляет 720 млрд руб.²³

Препятствием использования российских портов иностранными грузоотправителями является также сложность и продолжительность процедур пересечения границы. Для устранения принята Технологическая схема²⁴, устанавливающая помимо прочего предельную продолжительность осмотра грузового поезда (один час) и следования поездов по территории РФ (с учетом времени формирования состава): от железнодорожной станции Гродеково (пункт пропуска Пограничный) к морским портам Владивосток/Находка/Восточный не более 24 часов (МТК «Приморье-1»); от станции Махалино (пункт пропуска Махалино) до портов Зарубино/Посьет не более 12 часов (МТК «Приморье-2»).

Совершенствуются процедуры оформления транзитных грузов: сокращается время оформления, применяется электронное декларирование. С 2019 г. ФТС России и Главным таможенным управлением КНР реализуется проект «Зеленый коридор», направленный на сокращение сроков совершения таможенных операций за счет использования предварительного взаимного паритетного информирования о низкорисковых перемещаемых товарах и транспортных средствах²⁵.

Развитие транзитных перевозок по СМП зависит от множества факторов, включая вопрос о принципиальной необходимости развития транзитных перевозок, дискуссия по которому происходит в последние годы²⁶. Эксперты выражают сомнение в целесообразности активизации транзитных перевозок, указывают на высокие затраты и неоднозначность экономической эффективности необходимых для обслуживания транзита финансовых вложений в обустройство трассы и модернизацию ледокольного флота, высокие экологические риски при увеличении объемов перевозок для уникальной природной

23. Паспорт инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (второй этап)» // *Правительство России*. 03.05.2021.
URL: <http://government.ru/news/42120/> (дата обращения: 10.01.2022).

24. Об утверждении Технологической схемы перемещения товаров, за исключением животных, ввозимых в Российскую Федерацию, в контейнерах с территории Китайской Народной Республики через железнодорожные пункты пропуска государственной границы Российской Федерации Махалино и Пограничный с целью их последующего вывоза за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза через морские пункты пропуска государственной границы Российской Федерации Зарубино, Посьет, Владивосток, Восточный и Находка // *КонсультантПлюс*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_284027/ebb847e0ecf6b60b8dbd76f77f1d6beab9d693bf/ (дата обращения: 10.01.2022).

25. Российско-китайский проект «Зеленый коридор» // *Дальневосточное таможенное управление*. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/203698> (дата обращения: 10.01.2022).

26. Багдасарян А.А. Основные экологические проблемы Северного морского пути в перспективе развития // *Российская Арктика*. 2020. № 9. С. 17–29. DOI: 10.10.24411/2658–4255–2020–12092; Григорьев М.Н. Условия развития транзитного потенциала Северного Морского Пути // *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. 2019. Т. 12. № 5. С. 109–129. DOI: 10.23932/2542–0240–2019–12–5–109–129; Фисенко А.И., Лазарев В.А. Северный морской путь: возможности и риски развития транзитного потенциала России // *Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика: на перекрестке двух океанов и континентов* / отв. ред. Б.Х. Краснопольский. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2021. С. 98–122.

системы региона, принципиально неверное изменение акцентов использования СМП как трассы для развития внутренних территорий арктической зоны России.

Согласно Стратегии развития Арктической зоны к 2035 г. ожидаемый объем транзита составит 10 млн т, что означает значительное увеличение относительно текущего показателя (табл. 8).

Таблица 8 / Table 8

Перевозки по Северному морскому пути (млн т)
Transportation along the Northern Sea Route (million tons)

Показатель	2013	2015	2017	2019	2020
Объем перевозок, всего	3,91	5,43	10,72	31,5	32,97
– в т.ч. транзит	1,18	0,04	0,19	0,70	1,3

Источники: Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути [The volume of cargo transportation in the water area of the Northern Sea Route].

URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/51479> (дата обращения: 18.01.2022).

В последние годы объемы перевозок по СМП возрастают. В 2014 г. под влиянием международных экономических санкций резко снизился объем транзитных грузов, затем он начал постепенно восстанавливаться, по предварительным итогам 2021 г. превысив 2 млн т²⁷.

В 2019 г. корпорацией Росатом (ее логистическим оператором — компанией «Росатом Карго») был инициирован проект «Северный морской транспортный (транзитный) коридор» (СМТК), расширяющий границы СМП от Мурманска до Камчатского края²⁸, что формально расширяет возможности участия транспортного комплекса ДФО.

Для обслуживания транзитных потоков необходимо обеспечить круглогодичное функционирование восточного участка СМП, совершенствовать систему безопасного судоходства через развитие навигационно-гидрографических, гидрометеорологических и аварийно-спасательных систем, строительство портов-хабов в начально-конечных пунктах коридора (discussируется сравнительная эффективность организации портов в Камчатском или Приморском краях). Затраты только на обеспечение круглогодичной навигации по СМП превысят 1 трлн руб.²⁹.

Помимо вышеуказанных работ, продление СМТК до морских портов южной зоны ДФО с круглогодичной навигацией требует создания системы опорных глубоководных портов для обеспечения бункеровки, заправки водой и пополнения ресурсов, организации системы безопасности. Именно эти услуги, наравне с обеспечением ледокольной и лоцманской проводки, навигационным и гидромет-информационным обслуживанием в процессе использования СМП иностранными операторами позволяют генерировать доход российской стороне.

Третье направление развития экспорта ТУ подразумевает включение российских транспортных компаний в перевозки на международном рынке транспортных услуг, т.е. прямую конкуренцию с иностранными перевозчиками за грузовую базу иностранных государств и встраивание в международные логистические цепочки.

27. Установлен новый рекорд перевозок по Севморпути // *Росатом*. 17.12.2021.

URL: https://www.rosatom.ru/journalist/news/ustanovlen-novyuy-rekord-gruzoperevozok-po-sevmorputi/?sphrase_id=2730911 (дата обращения: 16.01.2022).

28. Трасса СМП проходит от Карских ворот до мыса Дежнева // *ФГБУ Администрация СМП*. URL: <http://www.nsr.ru/> (дата обращения: 04.01.2022).

29. *Потаева К., Волобуев А.* «Круглогодичный Севморпуть» признан стратегическим проектом государства // *Ведомости*. 25.07.2021. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/07/25/879485-sevmorput-strategicheskim> (дата обращения: 14.11.2021).

Транспортные компании ДФО могут участвовать на фраховом рынке, а также возможна организация портов-хабов международного значения в макрорегионе. Первая возможность актуальна для компаний национального уровня. Для реализации второй возможности в настоящее время на территории макрорегиона отсутствуют порты, обладающие сформированными конкурентными преимуществами на международном рынке ТУ. Действующие морские порты загружены на пределе возможностей в условиях ежегодно возрастающих масштабов экспорта (в основном сырьевых грузов компаний Восточной Сибири, проходящих транзитом через территорию Дальнего Востока) в рамках государственной политики «поворота на восток».

Таким образом, при рассмотрении возможности развития экспорта ТУ транспортным комплексом ДФО к наиболее вероятным можно отнести обслуживание экспортно-импортных потоков РФ, включая использование СМП. Маловероятным представляется рост транзитных перевозок и прямое участие российских транспортных компаний в работе международного рынка ТУ, поскольку транспортный комплекс ДФО неконкурентоспособен с точки зрения экономических и инфраструктурных условий.

Направления повышения экспорта ТУ, их масштабы и возможность реализации, очевидно, изменятся под влиянием внешнеполитических факторов. Однако возможность анализировать новые условия функционирования транспорта ДФО появится только после стабилизации общей ситуации.

Литература

- Андреева Е.В., Исаулова К.Я. Перспективы развития СМП // *Neftegaz.RU*. 28.06.2021. URL: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/arktika/686530-perspektivy-razvitiya-smp/> (дата обращения: 26.11.2021).
- Арестова Ю.А. Флот под российским флагом: состояние и перспективы развития // *Современные аспекты экономики*. 2018. № 10 (254).
- Багдасарян А.А. Основные экологические проблемы Северного морского пути в перспективе развития // *Российская Арктика*. 2020. № 9. DOI: 10.10.24411/2658-4255-2020-12092
- Бардаль А.Б. Транспортная система Дальневосточного федерального округа: современное состояние и перспективы восточного полигона железных дорог // *Регионалистика*. 2021. Т. 8. № 3. DOI: 10.14530/reg.2021.3.21
- Бардаль А.Б. Рынок транспортных услуг Северо-Восточной Азии: тенденции и перспективы // *Пространственная экономика*. 2016. № 1. DOI: 10.14530/se.2016.1.132-162
- Бодоровцева Н.Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособностей морских портов // *Транспортное дело России*. 2017. № 2.
- Вардомский Л.Б. Между геополитикой и экономикой: вопросы развития международного транзита в СССР и России // *Геоэкономика энергетики*. 2021. Т. 13. № 1. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_13_1_24
- Григорьев М.Н. Условия развития транзитного потенциала Северного Морского Пути // *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. 2019. Т. 12. № 5. DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-5-109-129
- Дробышева И. Почему дальневосточные порты оказались в коллапсе // *Российская газета*. 06.11.2021. URL: <https://rg.ru/2021/11/06/reg-dfo/pochemu-dalnevostochnye-porty-okazalis-v-kollapse.html> (дата обращения: 11.01.2022).
- Дэльз С.В., Синицына А.С. Дорога к Зарубино // *SeaNews*. 09.09.2016. URL: <https://seanews.ru/2016/09/09/4024168/> (дата обращения: 14.11.2021)
- Латыпова Г., Чернышев А., Скорыгина Н. Дальнему Востоку сильно недовезло // *Коммерсантъ*. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5064194> (дата обращения: 11.01.2022).
- Лузянин С.Г. Российский транзитный потенциал: восточно-азиатский вектор // *Вестник транспорта*. 2004. № 3.
- Методика формирования показателей экспорта Российской Федерации транспортных услуг // *КонсультантПлюс*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_370764/ (дата обращения: 12.01.2022).

- О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года // *Официальный портал правовой информации*. 26.10.2020. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033> (дата обращения: 12.11.2021).
- Об утверждении Технологической схемы перемещения товаров // *КонсультантПлюс*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_284027/ebb847e0ecf6b60b8dbd76f77f1d6beab9d693bf/ (дата обращения: 10.01.2022).
- Павленко О.А. Оценка транзитного потенциала международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» // *Таможенная политика России на Дальнем Востоке*. 2017. № 1 (78).
- Посековская Ю.П. Морской флот отечественных компаний // *Морские вести России*. 2021. № 7.
- Потаева К., Волобуев А. «Круглогодичный Севморпуть» признан стратегическим проектом государства // *Ведомости*. 25.07.2021. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/07/25/879485-sevmorput-strategicheskim> (дата обращения: 14.11.2021).
- Прогонова Л.В. Внешнеторговые аспекты развития Северо-Восточной Азии // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2017. № 11.
- Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи» / отв. ред. А.О. Виноградов. М.: ИДВ РАН, 2020. С. 177.
- Сазонов С.Л. Перспективы реализации плана «Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП)» на Дальнем Востоке России // *Доклады ИДВ РАН 2018–2019*. М.: ИДВ РАН, 2020.
- Сазонов С.Л. Россия и Китай в Евроазиатском транспортном коридоре // *Азия и Африка сегодня*. 2014. № 8 (685).
- Сидорова Е.А. Россия в глобальных цепочках создания стоимости // *Мировая экономика и международные отношения*. 2018. Т. 62. № 9. DOI: 10.20542/0131–2227–2018–62–9–71–80
- Стратегия развития экспорта услуг до 2025 года // *КонсультантПлюс*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_331686/ (дата обращения: 04.01.2022).
- Терешина Н.П., Миненко Ю.А., Жаков В.В. Транзитный потенциал Транссиба // *Мир транспорта*. 2010. Т. 8. № 3 (31).
- Транспортная стратегия Российской Федерации (на период до 2030 года) // *КонсультантПлюс*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82617/ (дата обращения: 04.01.2022).
- Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года // *Правительство России*. 30.11.2021. URL: <http://government.ru/docs/43948/> (дата обращения: 28.01.2022).
- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года // *КонсультантПлюс*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99374/ (дата обращения: 06.01.2022).
- Федюнина А.А., Симачев Ю.В., Кузык М.Г., Аверьянова Ю.В. Секторальные особенности интеграции российской экономики в глобальные цепочки добавленной стоимости и следствия для структурной политики // *Журнал Новой экономической ассоциации*. 2020. № 3 (47). DOI: 10.31737/2221–2264–2020–47–3–5
- Фисенко А.И., Лазарев В.А. Северный морской путь: возможности и риски развития транзитного потенциала России // *Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика: на перекрестке двух океанов и континентов* / отв. ред. Б.Х. Краснопольский. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2021.
- Холопов В.К., Соколова О.В. Использование системы МДП во внешней торговле ЕАЭС // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2018. № 8.
- Ярмолинский В.А., Леонтьев Р.Г. Перспективы конкурентоспособного развития международных транспортных коридоров Дальневосточного федерального округа // *Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник*. 2014. № 10.
- Arai H., Zhu Y., Li J. Toward Expanding Japan-Russia-China Multimodal Transportation // *ERINA Report*. 2015. No. 125.
- Monmousseau P., Marzuoli A., Feron E., Delahaye D. Impact of Covid-19 on passengers and airlines from passenger measurements: Managing customer satisfaction while putting the US Air Transportation System to sleep // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2020. No. 7. DOI: 10.1016/j.trip.2020.100179
- Ng K.T., Fu X., Hanaoka S., Oum T.H. Japanese aviation market performance during the COVID-19 pandemic — Analyzing airline yield and competition in the domestic market // *Transport Policy*. 2022. No. 116. DOI: 10.1016/j.tranpol.2021.12.006

Export of Transport Services: Russian Far East**Anna B. Bardal**

Ph.D. (Economics), Leading Research Scholar, Economic Research Institute, Far Eastern Branch, Russian Academy of Sciences (address: 153, Tikhookeanskaya Str., Khabarovsk, 680042, Russian Federation). ORCID: 0000-0002-9944-4714. E-mail: Bardal@ecrin.ru.

Received 03.03.2022.

Abstract:

The article analyzes the dynamics of the key components of the export of transport services at the national and regional levels. It is shown that despite the negative impact of restrictions during the spread of the pandemic in 2019–2020, there is an increase in the export of transport services of the Russian Federation. The growth of the indicator is due to the increase in revenues from freight transportation. The regional cross-section is presented on the example of the Russian Far East. At the macro-regional level, the share of transport in the total export of services is significantly (1.8 times) higher than the national average. The main contribution to the formation of the indicator of the macroregion is made by Primorsky Krai (7.5 %). The key seaports of the Pacific coast of Russia are located here.

Three directions for the development of the export of transport services in the Far East are presented: 1) servicing export-import flows outside the national territory, 2) transit traffic, 3) participation in the international market of transport services. For each direction, the growth opportunities and restrictions on the export of transport services were assessed. With the use of comparative analysis methods, it is argued that the most promising is the service of cargo flows of the national economy. Prospects are related, among other things, to the implementation of the Northern Sea Transport Corridor project and the formation of a system of reference seaports for Arctic routes in the macroregion. It is shown that transit traffic will not play a significant role in the growth of exports of transport services in the Far East. The negative impact of infrastructural and economic factors on the competitiveness of international transport corridors passing through the territory of the east of the country has been revealed. The limitations of the direct participation of the transport complex of the Far Eastern Federal District in the international market are argued, which include features of the structure of the economy and insufficient development of the elements of the transport complex. The results of the work can serve as a basis for developing measures to develop the export of transport services.

Key words:

Far East, transport complex, export of transport services, transit, international market of transport services, Northeast Asia.

Funding sources:

This article was prepared according to the Institute's research plan.

For citation:

Bardal A.B. Export of Transport Services: Russian Far East // Far Eastern Studies. 2022. No. 2. Pp. 136–153. DOI: 10.31857/S013128120019495-5.

References

- Andreeva E.V., Isaulova K.YA. Perspektivy razvitiya SMP [Prospects for the development of the NSR]. *Neftegaz.RU*. 28.06.2021. URL: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/arktika/686530-perspektivy-razvitiya-smp/> (accessed: 26.11.2021). (In Russ.)
- Arestova YU.A. Flot pod rossijskim flagom: sostoyanie i perspektivy razvitiya [Fleet under the Russian flag: state and development prospects]. *Sovremennye aspekty ekonomiki*. 2018. No. 10 (254). (In Russ.)
- Bagdasaryan A.A. Osnovnye ekologicheskie problemy Severnogo morskogo puti v perspektive razvitiya [The main environmental problems of the Northern Sea Route in the development perspective]. *Rossiyskaya Arktika*. 2020. No. 9. DOI: 10.10.24411/2658-4255-2020-12092. (In Russ.)
- Bardal' A.B. Transportnaya sistema Dal'nevostochnogo federal'nogo okruga: sovremennoe sostoyanie i perspektivy vostochnogo poligona zheleznih dorog [The transport system of the Far Eastern Federal District: the current state and prospects of the eastern range of railways]. *Regionalistika*. 2021. T. 8. No. 3. DOI: 10.14530/reg.2021.3.21. (In Russ.)

- Bardal' A.B. Rynok transportnyh uslug Severo-Vostochnoj Azii: tendencii i perspektivy [Transport Services Market in Northeast Asia: Trends and Prospects]. *Prostranstvennaya ekonomika*. 2016. No. 1. DOI: 10.14530/se.2016.1.132–162. (In Russ.)
- Bodrovceva N.YU. Sistematizatsiya faktorov i pokazatelej ocenki konkurentosposobnostej morskikh portov [Systematization of factors and indicators for assessing the competitiveness of seaports]. *Transportnoe delo Rossii*. 2017. No. 2. (In Russ.)
- Vardomskij L.B. Mezhdunarodnyye voprosy razvitiya mezhdunarodnogo tranzita v SSSR i Rossii [Between Geopolitics and Economics: Issues of International Transit Development in the USSR and Russia]. *Geoekonomika energetiki*. 2021. T. 13. No. 1. DOI: 10.48137/2687–0703_2021_13_1_24. (In Russ.)
- Grigor'ev M.N. Usloviya razvitiya tranzitnogo potentsiala Severnogo Morskogo Puti [Conditions for the development of the transit potential of the Northern Sea Route]. *Kontury global'nyh transformacij: politika, ekonomika, pravo*. 2019. T. 12. No. 5. DOI: 10.23932/2542–0240–2019–12–5–109–129. (In Russ.)
- Drobysheva I. Pochemu dal'nevostochnye porty okazalis' v kollapse [Why Far Eastern ports were in collapse]. *Rossiyskaya gazeta*. 06.11.2021. URL: <https://rg.ru/2021/11/06/reg-dfo/pochemu-dalnevostochnye-porty-okazalis-v-kollapse.html> (accessed: 11.01.2022). (In Russ.)
- Del'z S.V., Sinitsyna A.S. Doroga k Zarubino [Road to Zarubino]. *SeaNews*. 09.09.2016. URL: <https://seanews.ru/2016/09/09/4024168/> (accessed: 14.11.2021). (In Russ.)
- Latypova G., Chernyshev A., Skorygina N. Dal'nemu Vostoku sil'no nedovezlo [The Far East is very unlucky]. *Kommersant*. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5064194> (accessed: 11.01.2022). (In Russ.)
- Luzyanin S.G. Rossijskij tranzitnyj potentsial: vostochno-aziatskij vektor [Russian transit potential: East Asian vector]. *Vestnik transporta*. 2004. No. 3. (In Russ.)
- Metodika formirovaniya pokazatelej eksporta Rossijskoj Federacii transportnyh uslug [Methodology for the formation of export indicators of the Russian Federation of transport services]. *Konsul'tantPlyus*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_370764/ (accessed: 12.01.2022). (In Russ.)
- O Strategii razvitiya Arkticheskoy zony Rossijskoj Federacii i obespecheniya nacional'noj bezopasnosti na period do 2035 goda [On the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security for the Period up to 2035]. *Ofitsial'nyj portal pravovoj informacii*. 26.10.2020. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033> (accessed: 12.11.2021). (In Russ.)
- Ob utverzhdenii Tekhnologicheskoy skhemy peremeshcheniya tovarov [On approval of the Technological scheme for the movement of goods]. *Konsul'tantPlyus*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_284027/ebb847e0ecf6b60b8dbd76f77fld6beab9d693bf/ (accessed: 10.01.2022). (In Russ.)
- Pavlenko O.A. Ocenka tranzitnogo potentsiala mezhdunarodnyh transportnyh koridorov «Primor'e-1» i «Primor'e-2» [Assessment of the transit potential of the international transport corridors "Primorye-1" and "Primorye-2"]. *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke*. 2017. No. 1 (78). (In Russ.)
- Posekovskaya YU.P. Morskoy flot otechestvennykh kompanij [Marine fleet of domestic companies]. *Morskie vesti Rossii*. 2021. No. 7. (In Russ.)
- Potaeva K., Volobuev A. «Kruglogodichnyj Sevmorput» priznan strategicheskim proektom gosudarstva ["Year-round Northern Sea Route" is recognized as a strategic project of the state]. *Vedomosti*. 25.07.2021. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/07/25/879485-sevmorput-strategicheskim> (accessed: 14.11.2021). (In Russ.)
- Progunova L.V. Vneshnetorgovye aspekty razvitiya Severo-Vostochnoj Azii [Foreign trade aspects of the development of Northeast Asia]. *Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik*. 2017. No. 11. (In Russ.)
- Rossiya—Kitaj: shansy i vyzovy otnoshenij «novoj epohi» [Russia—China: Chances and Challenges of "New Era" Relations] / otv. red. A.O. Vinogradov. M.: IDV RAN, 2020. (In Russ.)
- Sazonov S.L. Perspektivy realizatsii plana "Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti (EPSHP)" na Dal'nem Vostoke Rossii [Prospects for the implementation of the "Silk Road Economic Belt (SREB)" plan in the Russian Far East]. *Doklady IDV RAN 2018–2019*. M.: IDV RAN, 2020. (In Russ.)
- Sazonov S.L. Rossiya i Kitaj v Evroaziatskom transportnom koridore [Russia and China in the Eurasian transport corridor]. *Aziya i Afrika segodnya*. 2014. No. 8 (685). (In Russ.)
- Sidorova E.A. Rossiya v global'nyh cepochkah sozdaniya stoimosti [Russia in global value chains]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*. 2018. T. 62. No. 9. DOI: 10.20542/0131–2227–2018–62–9–71–80. (In Russ.)

- Strategiya razvitiya eksporta uslug do 2025 goda [Service export development strategy until 2025]. *Konsul'tantPlyus*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_331686/ (accessed: 04.01.2022). (In Russ.)
- Tereshina N.P., Minenko YU.A., ZHakov V.V.* Tranzitnyj potencial Transsiba [The transit potential of the Transsib]. *Mir transporta*. 2010. T. 8. No. 3 (31). (In Russ.)
- Transportnaya strategiya Rossijskoj Federacii (na period do 2030 goda) [Transport strategy of the Russian Federation (for the period up to 2030)]. *Konsul'tantPlyus*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82617/ (accessed: 04.01.2022). (In Russ.)
- Transportnaya strategiya Rossijskoj Federacii do 2030 goda s prognozom na period do 2035 goda [Transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period until 2035]. *Pravitel'stvo Rossii*. 30.11.2021. URL: <http://government.ru/docs/43948/> (accessed: 28.01.2022). (In Russ.)
- Transportnaya strategiya Rossijskoj Federacii na period do 2020 goda [Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2020]. *Konsul'tantPlyus*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99374/ (accessed: 06.01.2022). (In Russ.)
- Fedyunina A.A., Simachev YU.V., Kuzyk M.G., Aver'yanova YU.V.* Sektoral'nye osobennosti integracii rossijskoj ekonomiki v global'nye cepochki dobavlennoj stoimosti i sledstviya dlya strukturnoj politiki [Sectoral Features of the Integration of the Russian Economy into Global Value Chains and Implications for Structural Policy]. *ZHurnal Novoj ekonomicheskoy associacii*. 2020. No. 3 (47). DOI: 10.31737/2221–2264–2020–47–3–5. (In Russ.)
- Fisenko A.I., Lazarev V.A.* Severnyj morskoy put': vozmozhnosti i riski razvitiya tranzitnogo potenciala Rossii [The Northern Sea Route: Opportunities and Risks for the Development of Russia's Transit Potential]. *Dal'nevostochnaya i Tihookeanskaya Arktika: na perekrestke dvuh okeanov i kontinentov* / otv. red. B.H. Krasnopol'skij. Habarovsk: IEI DVO RAN, 2021. (In Russ.)
- Holopov V.K., Sokolova O.V.* Ispol'zovanie sistemy MDP vo vneshnej torgovle EAES [Use of the TIR system in foreign trade of the EAEU]. *Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik*. 2018. No. 8. (In Russ.)
- Yarmolinskij V.A., Leont'ev R.G.* Perspektivy konkurentosposobnogo razvitiya mezhdunarodnyh transportnyh koridorov Dal'nevostochnogo federal'nogo okruga [Prospects for the Competitive Development of International Transport Corridors in the Far Eastern Federal District]. *Transport: nauka, tekhnika, upravlenie. Nauchnyj informacionnyj sbornik*. 2014. No. 10. (In Russ.)
- Arai H., Zhu Y., Li J.* Toward Expanding Japan-Russia-China Multimodal Transportation // *ERINA Report*. 2015. No. 125.
- Monmousseau P., Marzuoli A., Feron E., Delahaye D.* Impact of Covid-19 on passengers and airlines from passenger measurements: Managing customer satisfaction while putting the US Air Transportation System to sleep // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2020. No. 7. DOI: 10.1016/j.trip.2020.100179
- Ng K.T., Fu X., Hanaoka S., Oum T.H.* Japanese aviation market performance during the COVID-19 pandemic — Analyzing airline yield and competition in the domestic market // *Transport Policy*. 2022. No. 116. DOI: 10.1016/j.tranpol.2021.12.006