

DOI 10.22394/1818-4049-2018-85-4-82-89

УДК 338.1+339.9

**И. В. Зикунова****С. В. Грейзик**

## **Транспортно-логистический потенциал Хабаровского края в контексте развития внешнеторгового потока через Северный морской путь**

**В** статье с использованием структурно-динамических оценок внешнеторговой позиции Китая обоснованы экономико-географические преимущества Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла (далее – ВСГТПУ) Хабаровского края в контексте формирования нового маршрута внешней торговли, соединяющего Европу и Азию через Северный морской путь. В порядке обоснования перспектив развития ВСГТПУ охарактеризованы результаты развития портовой инфраструктуры, приведены данные об инвестиционной активности в указанном регионе, институциональные преимущества режима свободного порта. Работа представляет интерес для специалистов, занимающихся вопросами транспортной логистики, развитием региональных систем внешней торговли, а также для потенциальных инвесторов и резидентов зоны «Свободный порт Владивосток».

**Ключевые слова:** мировая торговля, экспорт, импорт, Россия, Китай, Евросоюз, Северный морской путь, транспортно-логистический потенциал.

**В**торая половина XX в. в развитии мировой экономики отмечена опережающим темпом роста мировой торговли в сравнении с темпами роста мирового производства. Причем речь идет о долгосрочной тенденции: за указанный период мировая торговля выросла в 20 раз, в то время как мировое производство в 6 раз. Доля экспорта в мировом производстве увеличилась за тот же период в пять раз и составила более 26%. Вместе с тем нельзя не отметить, что в последние годы наметился слом этого стабильного тренда. Свою роль в сжатии объемов мирового экспорта сыграли кризисные явления, обусловленные волатильностью на рынках энергоносителей, а также событиями политического характера.

Наиболее интересен с точки зрения динамических перемен период с 2007 г. (год на пороге глобального финансового кризиса, первого кризиса, развернувшегося в цифровой экономике). Перемены

в системе мировых коммуникаций, связанные с глобальным распространением Интернета, привели к чрезвычайному росту значимости политических и поведенческих факторов в развитии мировой экономики.

Само по себе стремительное распространение рыночной информации с точки зрения постулатов экономической теории ведет к росту эффективности рынка. Но этот же рост эффективности рынка вызывает рост противодействий субъективного характера. В мировой экономике это противодействие формируется как тренд на усиление политических альянсов, политического влияния, как тренд на запуск инструментов влияния на потребительское поведение, а потому приобретают значение региональные конкурентные преимущества той или иной страны, которые она сумела с выгодой для себя позиционировать в мировой торговле.

Несомненно, крупнейшим региональ-

---

**Ирина Валерьевна Зикунова** – д-р экон. наук, доцент, проректор по научной работе, Хабаровский государственный университет экономики и права (680042, Россия, г. Хабаровск, 680042, улица Тихоокеанская, 134). *E-mail: zikunova@mail.ru*

**Сергей Владимирович Грейзик** – младший научный сотрудник Научно-исследовательского сектора Центра исследований ШОС и АТР, Хабаровский государственный университет экономики и права (680042, Россия, г. Хабаровск, 680042, улица Тихоокеанская, 134). *E-mail: sergreyz@gmail.com*

ным рынком мировой торговли выступает рынок, сосредоточенный вокруг Китая. В новейшей экономической истории Китай продолжает оставаться крупнейшим торговым партнером России. [Суслов, 2016. С. 22 – 33]

В таблице 1 показаны обороты мировой торговли по экспорту и доля Китая в этих оборотах.<sup>1</sup>

Китай превратился в крупнейшего игрока мировой торговли, на товарные цепочки ценности с его участием замкнуто большое количество операционных циклов в других странах. Расчеты показывают неуклонный рост доли Китая в мировом экспорте: с 8,7% в 2007 г. она возросла практически до 13% к 2017 г. Экспорт Китая рос опережающим темпом в сравнении с показателями мировой торговли. За период с 2007 по 2015 гг. (мы делаем расчеты по наличию данных об экспорте Евросоюза) экспорт КНР вырос на 86,3%, тогда как мировой экспорт за тот же период возрос на 17,8%, экспорт Евросоюза вырос только на 0,4%.

Именно для европейских стран с их емким рынком потребления товаров ко-

нечного спроса, на которых специализируется Китай, имеет большое значение транспортно-логистический фактор внешнеторгового потока из Китая.

Данные статистики мировой торговли показывают в целом рост стоимостного объема товарных экспортно-импортных операций в торговле между Китаем и Евросоюзом: к 2015 г. в сравнении с 2007 г. объем экспорта Китая в Евросоюз вырос на 44,3%, объем экспорта Евросоюза в Китай – на 91,7%. При этом Китай как торговый партнер по экспорту для Евросоюза за этот период набирал привлекательность: доля экспорта Евросоюза в Китай выросла почти в два раза, пусть она и невысока – 3,5%, и напротив: Китай экспортирует в Евросоюз 15,7% своего товарного экспорта, но за рассматриваемый период эта доля снизилась на 22,5%. Очевидно, что у китайской стороны сохраняется интерес к удержанию европейского рынка, в особенности на фоне тарифной войны с США. Следовательно, китайская сторона будет искать источники укрепления своей конкурентоспособности на товарных рынках Европы.

Таблица 1

**Мировой экспорт и доля Китая в мировом экспорте в период 2007 – 2017 гг.**

Период	Мировой экспорт млрд долл.	Экспорт КНР, млрд долл.	Доля КНР в мировом экспорте, %
2007	14026	1220,5	8,7
2008	16165	1430,7	8,9
2009	12561	1201,6	9,6
2010	15311	1577,8	10,3
2011	18338	1898,4	10,4
2012	18496	2048,7	11,1
2013	18956	2209,0	11,7
2014	18970	2342,3	12,3
2015	16525	2273,5	13,8
2016	16032	2097,6	13,1
2017	17707	2263,4	12,8

Источник: составлено и рассчитано авторами по данным статистики Всемирной торговой организации. URL.: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/merch\\_trade\\_stat\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/merch_trade_stat_e.htm)

<sup>1</sup> World Trade Organization. Statistics on merchandise trade . URL.: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/merch\\_trade\\_stat\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/merch_trade_stat_e.htm)

Широко известно, что в мировой палитре конкурентных преимуществ Китай позиционировал себя как представитель конкурентных преимуществ ценового типа. [Круглов, 2000. С. 68–73] Очевидно, в конкуренции с игроками на внутренних рынках Европы эта модель конкурентного сохранения сохранится. Поэтому для Китая, переживающего в настоящее время тенденции удорожания трудового ресурса<sup>2</sup>, интерес будут представлять иные резервы экономии издержек, прежде всего речь идет о транспортной составляющей во внешнеторговой цене.

Транспортно-логический фактор мировой торговли характеризуется комплексным проявлением, здесь важны состояние инфраструктуры, обеспечение безопасности доставки на магистральных маршрутах и при заходе в факультативные порты. В планировании и организации транспортировки товаров во внешней торговле имеют значение многие обстоятельства: тарифные условия транспортировки, скорость и частота отгрузки, производственно-технологические и обслуживающие возможности терминальной инфраструктуры, условия для организации смешанных

сообщений, в том числе перевалочные и перегрузочные мощности, а также иные бизнес-операции – досмотровые, расчетно-финансовые, страховые и многое другое. В настоящее время идет процесс роста эффективности транспортировки за счет интермодальности, автоматизации и повышения уровня организации транспортных операций. [Синтез, 2011. С. 354]

Оптимизация и повышение эффективности транспортно-логических операций несут в себе колоссальные резервы экономии издержек, возможности повышения конкурентоспособности и резервов прибыли в цене. В свою очередь рост экономической эффективности за счет снижения транспортных издержек становится источником ценового маневра, приобретающего вес в обстоятельствах тарифных войн, развернувшихся между Китаем и США.

В этой связи в расчете на резервы экономии издержек в мировой транспортно-логический процесс активно вторгается проект транспортировки по маршрутам Северного морского пути. Процесс формирования транспортного маршрута, ориентированного на Север-

Таблица 2

#### Экспортные товарные потоки между Китаем и Евросоюзом в 2007 – 2015 гг.

Период	Экспорт Китая в страны Евросоюза млрд долл.	Экспорт Евросоюза в КНР, млрд долл.	Доля экспорта Евросоюза в КНР, %	Доля экспорта КНР в Евросоюз, %
2007	247,1	98,6	1,8	20,25
2008	16165	116,0	1,9	20,63
2009	237,6	115,0	2,5	19,77
2010	312,8	150,0	2,9	19,82
2011	357,8	190,0	3,1	18,85
2012	335,6	185,0	3,2	16,38
2013	339,2	197,0	3,2	15,35
2014	371,1	217,0	3,5	15,84
2015	356,6	189,0	3,5	15,69
Темп роста (2015 г. к 2007 г.)	144,30	191,72	190,92	77,46

Источник: составлено и рассчитано авторами по данным статистики Всемирной торговой организации. URL.: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/merch\\_trade\\_stat\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/merch_trade_stat_e.htm)

<sup>2</sup> China Minimum Monthly Wages. Trading Economics. URL.: <https://tradingeconomics.com/china/minimum-wages>

ный морской путь (далее – СМП), созвучен идеям создания глобальной межгосударственной инфраструктуры. [Краснопольский, 2018. С. 35–47] СМП на 2440 морских миль короче Суэцкого канала, что сокращает сроки транспортировки грузов на 10 дней и дает возможность сэкономить около 800 т горючего за рейс.

Несомненно, главный интерес к освоению СМП проявляют Китай и Россия. Для Китая СМП открывает возможность надежных и диверсифицированных поставок товаров на европейский рынок и в Россию. Россия может осуществлять поставки энергоресурсов с арктических месторождений в Китай. Кроме того, Китай как одна из судостроительных держав может получить дополнительные объемы строительства и ремонта ледового флота для СМП. Северо-восточные порты Китая, например Далянь, могут включиться в магистральный маршрут как логистические узлы арктического маршрута. Для России развитие коммерческого использования СМП означает не только рост постоянных доходов от проводки судов по маршруту, но и позволяет расширить свои возможности по снабжению северных территорий, экспорту арктических ресурсов, а также даст дополнительный импульс социально-экономическому развитию российского Заполярья. [Вороненко]

Принимая во внимание описанные тенденции, нужно отметить новые возможности, которые открываются для реализации транспортно-логистического потенциала Хабаровского края в контексте развития внешнеторгового потока через Северный морской путь. Речь идет прежде всего о Ванино-Советско-Гаванском транспортно-промышленном узле.

Ванино-Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел представляет собой комплекс взаимосвязанных инфраструктурных объектов: морских портов, промышленности, железной дороги, энергетической, социальной инфраструктуры. Он является одним из крупнейших логистических мультимодальных узлов Дальнего Востока России. Транспортно-логистические возможности сосредоточены в двух морских пор-

тах – Ванино и Советской Гавани.

Морской порт Советская Гавань<sup>3</sup> находится в естественных глубоководных бухтах залива Советская Гавань западного побережья Татарского пролива Японского моря. Акватория этого порта является местом укрытия для судов в штормовую погоду. Глубина фарватера залива достигает 23 м. Имеющаяся акватория отвечает всем требованиям безопасности мореплавания для любых типов судов. Это естественное преимущество позволяет крупнотоннажным судам длиной до 300 м, в том числе и морским круизным пассажирским судам, осуществлять безопасное судоходство. Навигация в морском порту осуществляется круглогодично, порт работает в круглосуточном режиме. Морской порт Советская Гавань специализируется на перевалке и переработке навалочных, генеральных, лесных и нефтеналивных грузов, включая грузы «северного завоза». Также в порту развита перевалка морепродуктов для нужд рыбоперерабатывающих комплексов, производящих продукцию для внутреннего рынка России. Порт имеет грузопассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации. В морском порту есть возможности для пополнения запасов продовольствия, горючесмазочных материалов, пресной воды, приема нефтесодержащих вод, изолированного балласта, всех категорий мусора, а также для проведения ремонта оборудования и водолазного осмотра судна.

Основную перегрузочную деятельность в морском порту Советская Гавань осуществляют АО «ННК-Гаваньбункер», ООО «Терминал Совгавань», ООО «Бункер-Порт», СПК РК «Простор», ООО «Норд+», ООО «Компания Ремсталь». Эти операторы выполняют погрузку, выгрузку, перевалку лесных, генеральных и нефтяных грузов, снабжение судов топливом, пресной водой.

Общий грузооборот морского порта Советская Гавань в 2017 г. составил 554,4 тыс. тонн.

В июне 2018 г. президент Путин подписал закон о расширении территории

<sup>3</sup> Федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация морских портов Охотского моря и Татарского пролива». Советская Гавань. URL.: <http://ampvanino.ru/vanino/>

Свободного порта Владивосток на территорию Хабаровского края. Это означает, что теперь режим порто-франко будет действовать в Советско-Гаванском районе, что позволит создать дополнительные условия для реализации инвестиционных проектов.

Морской порт Ванино<sup>4</sup> расположен на северо-западном берегу бухты Ванина в Татарском проливе и на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Акватория порта включает участки водной поверхности в бухтах Ванина, Мучке, в Татарском проливе от мыса Веселый до мыса Токи и в бухте Сизиман. Навигация в порту открыта круглый год в условиях круглосуточного режима работы, с началом льдообразования осуществляется ледокольная проводка судов в соответствии с требованиями Общих правил плавания и Обязательных постановлений в морском порту Ванино.

Основная роль Ванинского порта – создание условий для смешанного сообщения – здесь связываются воедино железнодорожные, морские и автомобильные пути сообщения. Порт Ванино осуществляет операции с контейнерами, навалочными, нефтеналивными, лесными и генеральными грузами, включая опасные грузы. В порту осуществляется буксирное обеспечение судов.

Грузооборот порта стремительно растёт: в 2005 г. он составлял 6,2 млн тонн, к 2015 г. вырос до 26,8 млн тонн. Основными грузами являются уголь, лес и пиломатериалы, цветные и чёрные металлы, руда, контейнеры.

Порт Ванино располагает следующими специализированными причалами: для приема контейнерных, нефтеналивных грузов; по переработке глинозёма, лесных и генеральных грузов; угольным терминалом; паромным комплексом по перевозке железнодорожных вагонов в морской порт Холмск на остров Сахалин.

Нефтеналивной терминал включает 3 причала. Суммарная ёмкость резервуарного парка нефтетерминала составляет 200 тыс. м<sup>3</sup>, из них 120 тыс. м<sup>3</sup> предназначены для хранения тёмных нефтепродуктов и 80 тыс. м<sup>3</sup> – для светлых нефте-

продуктов. Производственные мощности терминала позволяют перегружать до 3 млн тонн нефтегрузов в год.

В порту расположен грузовой постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Через порт Ванино поставляются грузы в северо-восточные регионы России, Японию, Южную Корею, Китай, Австралию, США и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Выгодное географическое расположение порта открывает ближайший выход к морю грузам, идущим с запада по Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожным магистралям.

В 2016 г. режим Свободного порта был распространён на Ванинский муниципальный район Хабаровского края. Этот режим предусматривает предоставление налоговых льгот, административных преференций, а также и специальный визовый режим для иностранных граждан, режим свободной таможенной зоны.

В границах морского порта Ванино осуществляют свою деятельность различные предприятия, выполняющие стивидорные, агентирующие, бункеровочные операции.

АО «Порт Ванино» – крупнейшая стивидорная компания Ванинского транспортно-перевалочного узла, осуществляющая перевалку грузов самой широкой номенклатуры. Принимает к обработке суда длиной до 200 м и максимальной осадкой 10,2 м. Объём перевалки грузов в 2017 г. составил 7,2 млн тонн. К 2020 г. планируется увеличение терминальных мощностей до 16,4 млн тонн в год.

АО «Дальтрансуголь» – современный угольный терминал, способный принимать суда водоизмещением до 170 тысяч тонн и максимальной осадкой 17,0 м. Объём перевалки угля в 2017 г. составил 19,4 млн тонн. К 2020 г. АО «Дальтрансуголь» будет перерабатывать 30 млн тонн угля в год.

ООО «Трансбункер-Ванино» осуществляет перевалку тёмных и светлых нефтепродуктов. Способно принимать суда водоизмещением до 120 тыс. т при

<sup>4</sup> Федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация морских портов Охотского моря и Татарского пролива». Ванино. URL.: <http://ampvanino.ru/vanino/>

максимальной осадке 13,5 м. Объем перевалки грузов в 2017 г. составил 2,4 млн т.

Общий грузооборот морского порта Ванино в 2017 г. составил 29,2 млн т.

Свободный порт Ванино динамично развивается, развивается железнодорожная и портовая инфраструктура. В 2016 г. были построены подъездные железнодорожные пути от станции Токи до угольного терминала, автомобильная дорога, сети связи и энергоснабжения. АО «Дальтрансуголь» в 2016 г. реализовало проект по увеличению мощностей угольного терминала. К 2019 г. терминал выйдет на перегрузочную мощность в объеме 12 млн тонн угля. В настоящее время в бухте Мучке АО «ВаниноТрансУголь» ведется строительство еще одного крупнейшего угольного терминала Дальнего Востока – транспортно-перегрузочного комплекса угля и железорудного концентрата. Средства в развитие портовых мощностей региона также вкладывают АО «ВаниноТрансУголь», ООО «Дальневосточный Ванинский порт», АО «Прайм», ООО «Причал» и ряд других компаний. Планируется, что общий объем инвестиций по приоритетным проектам с 2012 г. по 2025 г. составит более 90 млрд руб.<sup>5</sup>

Развитию Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла в контексте стратегических задач Хабаровского края как одному из полюсов роста региональными властями уделяется большое внимание.<sup>6</sup>

Ряд крупных отечественных и зарубежных компаний сегодня выражают заинтересованность в строительстве дополнительных мощностей в портах Ванино и Советская Гавань. Это вызвано растущими потребностями стран Азиатско-Тихоокеанского региона в топливно-энергетических и других ресурсах дальневосточных и восточносибирских производителей. В связи с этим ведутся работы по увеличению пропуск-

ной способности Байкало-Амурской магистрали в восточном направлении.

В ходе правительственного совещания по второму этапу развития железнодорожной инфраструктуры т. н. «Восточного полигона» состоялось обсуждение базового сценария развития магистралей на 2019 – 2023 гг., по оценке РЖД, инвестиции в «БAM-2» в этот период должны составить 493,2 млрд руб. На эти средства предполагается построить 1,5 тыс. км дополнительных главных путей, два разъезда; реконструировать 28 станций; обход Северомуйского тоннеля; электрифицировать участок «Волочаевка-Комсомольск-Ванино»; усилить устройства тягового электроснабжения на Транссибе.

98 млрд руб. будут направлены на мероприятия по расширению пропускной способности на участке «Артышта-Тайшет», что позволит увеличить отправку угля из Сибири в дальневосточные порты. Масштабность этих планов можно убедительно проиллюстрировать сравнением: данный проект рассчитан на грузовую базу в 178,7 млн т, в то время как на текущий момент времени она составляет 94 млн т. Для увеличения грузовой базы необходимо дополнительно 330 млрд руб. на строительство 1 тыс. км.<sup>7</sup>

Несмотря на то, что Хабаровский край не входит в Арктическую зону, порты Хабаровского края могут стать важной перевалочной базой для Северного морского пути. У них есть важное преимущество: Советская Гавань и Ванино – это конечные точки Байкало-Амурской магистрали, а значит, это кратчайший маршрут для грузов, следующих с Северного морского пути на БАМ и Транссиб и в обратном направлении. Наиболее перспективным в этом смысле может стать главный порт Хабаровского края – Ванино. Навигация здесь осуществляется круглогодично, работает пункт пропуска через границу, функционирует 21 причал. На весь Ванинский район распространен режим

<sup>5</sup> Проекты модернизации портовой инфраструктуры приносят дополнительные доходы в краевой бюджет. Официальный сайт правительства Хабаровского края. 10 апреля 2018 г. URL.: <https://www.khabkrai.ru/events/news/169335>

<sup>6</sup> Стратегия социально-экономического развития Хабаровского края. URL.: <https://www.khabkrai.ru/officially/Gosudarstvennyje-programmy/Dokumenty-strategicheskogo-planirovaniya>

<sup>7</sup> Модернизация БАМ и Транссиба - второй этап проекта ОАО «Российские железные дороги». 23 октября 2017. Министерство экономического развития Хабаровского края. URL.: <https://minec.khabkrai.ru/events/Novosti/2208>

Свободного порта Владивосток. Режим порто-франко с нулевыми ставками региональной части налога на прибыль, налога на имущество, земельного налога уже заинтересовал около двух десятков инвесторов, в том числе и очень крупных.

Для развития портов Дальнего Востока необходимы инвестиции в транспортную доступность. Строящийся в порту Ванино терминал «Ванинотрансуголь» уже потребовал 15 млрд инвестиций. Так как проект признан приоритетным на федеральном уровне, в прошлом году он получил субсидию из бюджета в размере 3,2 млрд руб. Проекты, реализуемые в порту Ванино, регулярно признаются приоритетными на федеральном уровне и получают государственные субсидии.<sup>8</sup>

Порты Ванино и Советская Гавань имеют значительный потенциал в развитии интермодальных перевозок, завязанных на Северный морской путь. Они могут стать опорными точками для отправки грузов по Северному морскому пути на Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали и далее – в другие регионы России и мира.<sup>9</sup> Порты Ванино и Советская Гавань являются опорными узлами для роста эффективности Северного морского пути. Чтобы Северный морской путь работал эффективно, необходимо обеспечить вывод растущего объема грузов из этой транспортной артерии на Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали и далее – в другие регионы России и мира. У портов большой потенциал роста благодаря наращиванию перевалки угля и сжиженных углеводородных газов, а также благодаря преференциям режима «Свободный порт Владивосток».

Таким образом, можно заключить, что явления нестабильности и политические факторы мировой торговли обуславлива-

ют благоприятные перспективы для реализации транспортно-логистического потенциала Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла Хабаровского края.

#### Список литературы:

1. Вороненко А. Л. Перспективы российско-китайского сотрудничества в области освоения Северного морского пути и его коммерческого использования // Центр исследований ШОС и АТР ХГУ-ЭП. Научные публикации // [http://sco-khv.org/ru/publication\\_254/](http://sco-khv.org/ru/publication_254/)

2. Краснопольский Б. Х. Системообразующая роль инфраструктуры в формировании пространственных образований Арктической зоны мира. В сб. Пространственные исследования на Дальнем Востоке России: проблемы, результаты, перспективы : материалы международной научно-практической конференции (5 декабря 2017 г., Хабаровск) : сб. ст. / под ред. П. А. Минакира; Российская академия наук, Дальневосточное отделение, Институт экономических исследований. – Хабаровск : ИЭИ ДВО РАН, 2018. 90 с.

3. Круглов А. В. XXI век с успехами, надеждами и опасениями(о некоторых итогах экономического развития КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2000. № 1. С. 68–73.

4. Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / под ред. П. А. Минакира, В. И. Сергиенко ; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Владивосток : Дальнаука, 2011. 912 с.

5. Суслов Д. В. Проблемы и перспективы экономического взаимодействия КНР и России // Власть и управление на Востоке России. 2016. № 2. С. 22–33.

#### Библиографическое описание статьи

Зикунова И. В., Грейзик С. В. Транспортно-логистический потенциал Хабаровского края в контексте развития внешнеторгового потока через Северный морской путь // Власть и управление на Востоке России. 2018. № 4 (85). С. 82–89. DOI 10.22394/1818-4049-2018-85-4-82-89

<sup>8</sup> Колмар запустит 2-ю очередь терминала в порту Ванино к 2023 г. Neftegaz.RU URL.: <https://neftegaz.ru/news/view/175267-Kolmar-zapustit-2-yu-ochered-terminala-v-portu-Vanino-k-2023-g>

<sup>9</sup> Эксперты: растущий интерес к освоению Арктики стимулирует развитие портов СМП. ТАСС. URL.: [https://tass.ru/ekonomika/5394613?utm\\_referrer=](https://tass.ru/ekonomika/5394613?utm_referrer=)

**Irina V. Zikunova** – Doctor of Economics, Associate Professor, Vice-Rector for Research, Khabarovsk State University of Economics and Law (134, Str. Tikhookeanskaya, Khabarovsk, 680042, Russian Federation). *E-mail: zikunova@mail.ru*

**Sergey V. Greyzik** – Junior Research Fellow, Research and Development Sector, Center for SCO and APR Research, Khabarovsk State University of Economics and Law (Khabarovsk, 680042, 134 Tikhookeanskaya Street, 134). *E-mail: sergreyz@gmail.com*

### **Transport and logistics potential of the Khabarovsk territory in the context of the development of foreign trade through the north sea route**

*Based on the structural and dynamic assessments of China's foreign trade position as the world's largest exporter and importer of goods from the European Union, the economic and geographical advantages of the Khabarovsk Territory Vanino-Soviet-Gavan transport and industrial hub (VSGTIH) in the context of forming a new transport route connecting Europe and Asia across the Northern Sea Route are substantiated. In order to substantiate the development prospects of VSGTIH, the results of the port infrastructure development, data on investment activity in this region, and institutional advantages of the free port regime are described. The work is of interest to professionals involved in transport logistics, the development of regional foreign trade systems, as well as potential investors and residents of the Free Port of Vladivostok.*

**Keywords:** *world trade, export, import, Russia, China, European Union, Northern Sea Route, transport and logistics potential.*

#### **References:**

1. Voronenko A. L. Prospects for Russian-Chinese cooperation in the development of the Northern Sea Route and its commercial use *Tsentr issledovaniy SHOS i ATR KHGUEP* [SCO and ATP Research Center KSU. Scientific publications]. URL.: [http://sco-khv.org/ru/publication\\_254/](http://sco-khv.org/ru/publication_254/) (In Russian).
2. Krasnopolsky B. Kh. The strategic role of infrastructure in the formation of spatial formations of the Arctic zone of the world. On Sat Spatial research in the Far East of Russia: problems, results, prospects: materials of the international scientific-practical conference (December 5, 2017, Khabarovsk): Sat. Art. / ed. P.A. Minakira; Russian Academy of Sciences, Far Eastern Branch, Economic Research Institute. Khabarovsk: IEI FEB RAS, 2018. 90 p. (In Russian).
3. A. Kruglov. XXI century with successes, hopes and fears (on some results of the economic development of the PRC. *Problemy Dal'nego Vostoka* [Problems of the Far East], 2000, no. 1, pp. 68–73. (In Russian).
4. Synthesis of scientific, technical and economic forecasts: Pacific Russia - 2050 / ed. P. A. Minakir, V. I. Sergienko; Grew up Acad. Auk, Dal'nevost. Department, Institute of Econ. research. Vladivostok: Dal'nauka, 2011. 912 p. (In Russian).
5. Suslov D.V. Problems and Prospects of the Economic Cooperation of the PRC and Russia. *Vlast' i upravleniye na Vostoke Rossii* [Power and Administration in the East of Russia], 2016, no. 2, pp. 22–33. (In Russian).

#### **Reference to the article**

Zikunova I. V., Greyzik S. V. Transport and logistics potential of the Khabarovsk territory in the context of the development of foreign trade through the north sea route // *Power and Administration in the East of Russia*. 2018. No. 4 (85). Pp. 82–89. DOI 10.22394/1818-4049-2018-85-4-82-89