



## ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ

### ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РФ: МИРОВЫЕ ТРЕНДЫ И НАЦИОНАЛЬНАЯ СПЕЦИФИКА

**Борисов Д. А.**

кандидат исторических наук, доцент кафедры Мировой экономики, международных отношений и права, Новосибирский государственный университет экономики и управления (Россия), 630099, Россия, г. Новосибирск, ул. Каменская, д. 52, denisborisov@mail.ru

УДК 339.5(470)  
ББК 65.59(2Рос)

**Цель.** Определить основные сдерживающие факторы для развития внешнеэкономической деятельности РФ и предложить наиболее релевантные сценарии интенсификации экспорта РФ.

**Методы.** Работа основывается на методах системного и ситуационного подходов. С помощью системно-функционального анализа были определены общемировые детерминанты развития ВЭД. Применение методов изучения источников, сравнительного анализа и контент-анализа позволили описать фактологическое содержание проблематики и оценить позиции РФ в современной мировой экономике. Ситуационный анализ отдельных региональных и отраслевых сюжетов в сфере внешнеэкономической деятельности позволил конкретизировать макроэкономические и общестрановые наблюдения.

**Результаты.** В статье выделены и рассмотрены ключевые проблемы развития внешнеэкономической деятельности РФ. Проведен анализ последних статистических данных, характеризующих активность в сфере ВЭД. Рассмотрены отдельные региональные и отраслевые процессы. Сформулированы краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные сценарии развития ВЭД РФ.

**Научная новизна.** Проведен сравнительный анализ международного опыта развития национального экспорта и российских реалий, уточнена характеристика инфраструктуры ВЭД и системы государственного регулирования РФ на основе последних статистических данных, предложены наиболее перспективные направления развития экспорта РФ.

**Финансирование.** Исследование выполнено в рамках внутреннего гранта на выполнение научного проекта НГУЭУ № Д-481-2017 от 15.06.2017 по теме: «Концепция внешнеэкономической деятельности несырьевых регионов СФО»

*Ключевые слова:* экспорт РФ, внешнеэкономическая деятельность РФ, ВЭД, транспортно-логистическая инфраструктура, государственное управление.

### THE PROSPECTS OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY DEVELOPMENT OF RUSSIA: WORLD TRENDS AND NATIONAL SPECIFICS

**Borisov D. A.**

Candidate of Science (History), Associate Professor of the Department of World Economy, International Relations and Law, Novosibirsk State University of Economics and Management, (Russia), 52, Kamenskaya str., Novosibirsk, Russia, 630099, denisborisov@mail.ru



*Борисов Д. А.*

**Purpose.** To identify the main hold-factors for the development of foreign economic activity of the Russian Federation and to offer the most relevant scenarios for intensification of Russian exports.

**Methods.** The work is based on the methods of systems and case-study approaches. The system-functional analysis helped to determine the global determinants of foreign economic activity development. The application of methods of studying sources, comparative analysis and content analysis allowed to describe the factual content of the problems and to assess the positions of the Russian Federation in the modern world economy. Case-study analysis of particular regional and sectoral cases in the field of foreign economic activity made it possible to specify macroeconomic and general observations.

**Results.** The key problems of foreign economic activity development of the Russian Federation are highlighted and examined in the article. The analysis of the latest statistical data characterizing the activity in the sphere of foreign economic activity is carried out. The particular regional and sectoral processes are considered. Short-term, medium-term and long-term scenarios for the development of foreign economic activity are formulated.

**Scientific novelty.** The comparative analysis between the international experience of national exports development and Russian realities was made. The characteristic of infrastructure and system of public administration in the field of Russian foreign economic activity was specified with the latest statistical data. The most promising directions for the development of Russian exports were proposed.

**Financing.** The research was carried out within the framework of the internal grant for the implementation of the scientific project of the Novosibirsk State University of Economics and Management, № D-481-2017 from 15.06.2017 on the theme: “The concept of foreign economic activity of non-primary regions of the Siberian Federal District”

*Key words:* export of Russia, foreign economic activity, FEA, transport infrastructure, public administration.

Начало второго десятилетия XXI века ярко высветило имеющиеся фундаментальные проблемы глобальной экономики, где основной характеристикой международных экономических отношений становится обострение межгосударственного соперничества за доступ и контроль над национальными, региональными и глобальными рынками. На фоне кризиса международных экономических институтов «национальный эгоизм» в обеспечении экономических интересов вытесняет кооперативные модели взаимодействия между действующими и потенциальными лидерами мировой экономики.

Соперничество за экономическое лидерство реализуется через нормативно-правовые и интеграционные механизмы на уровне региональных институций, которые продвигаются ведущими государствами. В этом контексте можно выделить наиболее масштабные региональные проекты, которые имеют потенциал составить основу будущей мировой экономической архитектуры. Во-первых, хрестоматийный лидер США и их двусторонние и многосторонние партнерства на Тихом и Атлантическом Океанах. Во-вторых, успешный преследователь КНР и её Экономический пояс Шелкового Пути. И наконец, ищущая свое место в глобальной экономике РФ и её Евразийский экономический союз. У каждого из проектов свои задачи и масштабы, но определяющими аспектами в эффективности каждого из проектов будет являться транспортно-логистическое и финансовое обеспечение для гарантированного конкурентного доступа на внутренние и внешние рынки.

В таких международных условиях в РФ целеполагание на экспорт как драйвер экономического разви-

тия становится в авангард государственной политики модернизации национальной экономики. С 2012 года эта тенденция начинает отчетливо прослеживается в выступлениях Президента РФ В. В. Путина, который последовательно увеличивает внимание темам развития экспорта промышленных товаров и экспортноориентированности отечественных предприятий. Возрастающая динамика экспортного сюжета как элемента стратегического развития экономики РФ отчетливо видна в контент-анализе посланий Президента РФ Федеральному собранию РФ. В 2012-м году 1 упоминание в контексте новых экспортных возможностей после вступления РФ в ВТО. В 2013-м уже 5 упоминаний среди такие как поддержка несырьевого экспорта, снижение бюрократических барьеров для экспорта, «дорожная карта» поддержки экспорта, экспорт образовательных услуг. 2014-м тема экспорта получает более конкретное наполнение: импортозамещение как фактор создания конкурентных на международных рынках производственных компаний, поддержка компаний с высоким экспортным потенциалом, снятие всех ограничений, стимулирование экспортеров, закрепление на внешних рынках, создание центра кредитно-страховой поддержки экспорта, увеличение экспорта за 3 года в 1,5 раза. 2015 год – 7 упоминаний: отмечается появление Российского экспортного центра, фиксируются успехи в экспорте сельскохозяйственных товаров, а рост объемов несырьевого экспорта провозглашается одним из ключевых показателей деятельности отраслевых ведомств и Правительства. 2016 год – 8 упоминаний, среди которых акцент на IT-индустрию как перспективных лидер экспортных отраслей, фик-



Борисов Д. А.

сируется рост протекционизма как вызов национальному экспорту [1].

Однако важно отметить, что перспективы реализации национальных задач по развитию внешнеэкономической деятельности в несырьевом сегменте, равно как и перспективы построения эффективной национальной модели промышленного производства и реализация региональных интеграционных инициатив с участием РФ сталкивается с рядом макроэкономических и национальных вызовов.

*Макроэкономические вызовы.* Когда мы говорим о развитии внешнеэкономической деятельности, определяющим моментами становятся скорость и цена доставки товаров до потребителя. Для огромных сухопутных просторов РФ возникает сложный инфраструктурный вопрос: как конкурентно доставить произведенные промышленные товары на мировой рынок?

Последние пятьдесят лет стали золотым временем для развития морского транспорта, который стал абсолютным монополистом в транспортном обеспечении международной торговли, нарастив свою долю примерно до 80 % [2]. Главное конкурентное преимущество морского транспорта – это цена. Морские грузоперевозки в среднем в 10–15 раз дешевле, чем другие виды наземного транспорта. Такое положение дел объясняется технологической революцией, которая произошла в сфере морских грузоперевозок во второй половине XX века. Контейнеризация, увеличение грузоподъемности и международный правовой статус вод мирового океана позволили сократить стоимость транспортно-логистических издержек в конечной стоимости товара до 2–5 % при существенной минимизации всевозможных рисков. Для большей наглядности можно привести следующие цифры: итоговая стоимость доставки 40 футового контейнера из порта Шанхай до порта Санкт-Петербург составляет 0,09 долл. за километр, а при доставке 40 фут контейнера от порта Санкт-Петербург до Москвы или Екатеринбурга, стоимость доставки составит от 1,7–0,9 долл. за километр [3]. Помимо значительной разницы в стоимости транспортировки, морской транспорт получает дополнительные преимущества в период низких цен на нефть: в 2015 году стоимость бункерного топлива в порту Роттердама упала на 46 % [4].

Далее возникают вопросы относительно экономической целесообразности индустриализации внутриконтинентальных территорий. Тенденцией мировой экономики последних десятилетий стало перемещение промышленности к прибрежным территориям и крупной портовой инфраструктуре. В логике развития всех «промышленных экономических чудес» второй половины XX века (Япония, Южная Корея, Тайвань, Гонконг) присутствует «морской императив» – опережающее мировые темпы промышленное производство

удавалось создать только на прибрежных морских территориях. Эту тенденцию можно рассмотреть и в развитии китайской экономики. Последние двадцать лет деловая и промышленная активность Китая переместилась с северных и северо-восточных провинций страны в южные провинции вдоль западного побережья. Сегодня 5 приморских провинции КНР: Гуандун, Цзянсу, Шаньдун, Чжэцзян и Фуцзянь – это главные промышленные центры, на которые приходится более 40 % ВВП, и главные торговые ворота с долей от экспорта Китая более 55 % [5].

Соответственно низкая стоимость морских грузоперевозок задает конкретную географию национального производства, поскольку предприятия, которые производят свои товары в непосредственной близости к развитой портовой инфраструктуре получают существенное конкурентное преимущество. А железнодорожный и автомобильный транспорт получают вспомогательный функционал доставки грузов от порта до «двери» в системе мультимодальных перевозок.

Следующий важный макроэкономический вызов связан с физическими ограничениями сухопутных транспортных коридоров. Например, товарооборот только из Азии в Европу составляет 1 млрд. тонн., такой объем крайне сложно обеспечить сухопутными видами транспорта из-за объективных физических ограничений. Для сравнения максимальная пропускная способность Транссиба в год 90 тыс. тонн. Соответственно примат морских грузоперевозок в международной торговле будет сложно оспорить без серьезных технологических прорывов в области сухопутных грузоперевозок, либо приоритет в транспортировке грузов по суше вынужденно будет отдаваться товарам с высокой добавленной стоимостью.

*Внутринациональные вызовы.* Текущий уровень российской транспортно-логистической инфраструктуры находится на низком уровне, который существенно отстаёт от среднемировых показателей. Главные проблемы находятся в сфере обеспечения комплексных мультимодальных логистических систем. Есть отдельные прорывы (модернизации портов Новороссийск, Санкт-Петербург, Усть-Луга), но согласно Глобальному индексу конкурентоспособности (Global Competitiveness Index) за 2016 год общее качество российской инфраструктуры находится на 74 позиции из 140. По этому показателю РФ выглядит неплохо на постсоветском фоне, нократно уступает ближайшим зарубежным экономикам КНР – 43 и Турции – 29. Соответственно, главные виды транспорта в обеспечении внешнеэкономической деятельности демонстрируют результаты ниже среднемировых. Качество портовой инфраструктуры: РФ – 75, КНР – 43, Турция – 52. Качество автодорог: РФ – 123, КНР – 39, Турция – 28. Также для наглядности можно приве-



*Борисов Д. А.*

сти показатели морской и автодорожной инфраструктуры других стран-лидеров мировой торговли: США – 13 и 13, Канада 19 и 22, Австралий 36 и 40 [6]. Такая ситуация в отечественной транспортно-логистической сфере серьезно снижает конкурентоспособность российской промышленности, поскольку значительная часть издержек создается при транспортировке российских товаров до внешних рынков. Однако Global Competitiveness Index – это поверхностный и «тусовочный» индикатор, методология которого строится на опросах участников Мирового экономического форума в Давосе.

Если обратиться к Индексу логистической эффективности (Logistic performance index), рейтингу с профильной ориентацией на сферу логистики, позиции РФ еще скромнее. В этом рейтинге в 2016 году российская торговая логистика занимает 99 место из 160, а для сравнения турецкая и китайская на 34 и 27 местах соответственно. Более того эффективность российской логистики серьезно уступает некоторым странам постсоветского пространства: Латвия занимает 29 место, Литва – 43, Украина – 80, Казахстан – 77. Также LPI высвечивает на еще одну проблему в российской транспортно-логистической сфере – низкая эффективность администрирования со стороны государственных органов. Эффективность российской логистической системы очень сильно снижаются за счет факторов, которые тесно связаны с государственным регулированием: «эффективность таможи» – 141 место, «транспортная инфраструктура» – 94 место, «международные перевозки» – 115 место, «уровень сервиса» – 72 место, «отслеживания груза» – 90 место, «своевременность поставок» – 87 место [7]. Дополнительно, можно отметить, что по сравнению с LPI за 2014 год практически все показатели РФ, кроме «эффективность таможи», снизились.

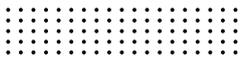
Различные процессы и события из отраслевой и региональной жизни подтверждают международные оценки состояние инфраструктурного и административного обеспечения внешнеэкономической деятельности в РФ.

В частности, общественный контроль эффективности морских грузоперевозок через границу РФ выявил большой спектр проблем в области государственного управления. Среди главных ступоров грузопотока были отмечены: а) несогласованность действий между контролирующими службами (Роспотребнадзор, таможенные органы, Пограничная служба ФСБ, фитосанитарный контроль и ветеринарный контроль); б) чрезмерная бюрократизация процедур оформления груза, которая в 6–11 раз превышает международные стандарты в) слаборазвитая электронная система подачи документов. В ЕС уже в 2002 году было 6–8 бумажных форм для ВЭД деятельности, а в РФ в зависимости от

порта от 44 до 77 [8]. Более того европейские порты уже с 2015 года перешли на только электронные формы декларирования грузов, что повысило скорость обработки груза. В РФ также ввели электронные формы, но с «национальной спецификой»: теперь декларант должен предоставлять и электронную и бумажную формы, что только увеличило количество трудочасов на бюрократические процедуры [9].

Другой показательный пример из региональной жизни связан с мостами через р. Амур на российско-китайской границе. Соглашение между РФ и КНР о строительстве моста через р. Амур в районе Благовещенска – Хейхе подписано в 1995 году и после двух процедур дополнений и изменений в 2007 и 2015 годах, мост планируют построить только к 2019 году [10; 11]. Строительство моста в районе посёлка Нижнеленинское Еврейской автономной области и китайским городом Тунцзян является иронией отечественной логистики: в 2016 году китайская сторона возвела 1755 метров моста до государственной границы, выполнив на 100% свою часть, а российская сторона даже не приступила к своим 500 метрам [12].

Дополнительно, уровень государственного управления ВЭД можно оценить, рассмотрев региональные стратегии развития внешнеэкономической деятельности. Например, Новосибирская область. В 2016 г. внешнеторговый оборот Новосибирской области составил 3855,4 млн долл., что составляет почти 25% от ВРП 2016 г. и входит в число лидирующих видов экономической деятельности региона [13]. Соответственно, можно предположить, что вопросам стратегического планирования внешнеэкономической деятельности региона. Однако анализ региональных стратегических документов показывает, что срок действия последней Концепции международных и внешнеэкономических связей Новосибирской области истек еще в 2013 году, а нового варианта нет до сих пор. Более того, с 2014 г. региональные власти отказались от дальнейшей актуализации своей политики в сфере внешней торговли, поскольку третьей итерации стратегического планирования ВЭД не последовало. Такое решение представляется алогичным, учитывая федеральный фокус на экспорт и весомый вклад ВЭД в ВРП Новосибирской области. Кроме того, за 2008–2013 гг. произошли масштабные изменения в международных отношениях, которые требуют подробного анализа и соответствующих корректировок принятых ранее курсов: вступление РФ в ВТО, начало функционирования ЕАЭС, введение санкционного режима против РФ, резкое изменение курса национальной валюты и др. Но регион, если верить действующим стратегическим выкладкам (которые никто не отменял и не актуализировал), до сих пор ожидает вступления РФ в ВТО, а в приоритетах имеет усиление



Борисов Д. А.

ние сотрудничества с Украиной и Турцией. Что говорит об утрате стратегического видения развития территории со стороны региональных властей.

Эти частные примеры являются отражением общего положения дел в сфере государственного управления ВЭД. Материально-техническая и технологическая отсталость транспортно-логистического комплекса РФ в купе с низкой эффективностью институтов государственного администрирования, как на федеральном, так и на местном уровне, становятся главными сдерживающими факторами выхода РФ на международные рынки, а перспективы качественного изменения структуры внешнеэкономической деятельности РФ и увеличение доли российских товаров на мировых рынках остаются под большим вопросом.

#### *Вероятные сценарии развития ВЭД РФ*

В краткосрочной перспективе, товары первичного сектора российской экономики сохраняют своё доминирование во внешнеторговом балансе РФ. Основным интерес российских и зарубежных инвесторов стабильно сохраняется в сфере добычи природных ресурсов и сельском хозяйстве, поэтому на сегодняшний день нет предпосылок для качественного изменения экспортной ориентации РФ. Целесообразно использовать получаемые доходы от продажи продукции первичного сектора экономики по двум основным направлениям. С одной стороны, развитие современной транспортной инфраструктуры доставки российских природных ресурсов и продукции сельского хозяйства до мировых рынков. И с другой стороны, инвестиции в освоение природно-ресурсной базы Сибири и Дальнего Востока. В этом контексте существует большое переговорное поле с иностранными партнерами, как по вопросам кредитования строительства российской транспортной инфраструктуры по меридиональным направлениям для присоединения российских месторождений к трансевразийским и морским торговым маршрутам, так и по вопросам инвестиций в новые добывающие предприятия. Более того, анализ динамики таких показателей как: добыча полезных ископаемых в РФ (2015–2017 гг.), индекс промышленного производства в РФ (2015–2017 гг.) и индекс цен производителей сельскохозяйственной продукции по РФ (2015–2017 гг.) – прямо свидетельствуют, что экономическая ситуация РФ последних лет характеризуется ростом экономической активности в аграрном и ресурсодобывающем секторах при падении показателей промышленного производства, что является дополнительным аргументом в пользу практической кооперации именно на уровне первичного сектора [14].

Для среднесрочной перспективы высокий потенциал для мотивированной экономической дипломатии имеет тема освоения Арктического региона и Северного морского пути (СМП). Освоение Арктического

региона выделяется в отдельное направление внутренней и внешней политики РФ [15]. Соответственно, РФ заинтересована использовать СМП для поставки российских природных ресурсов из арктических районов на мировой рынок по конкурентным транспортным тарифам, а для некоторых стран АТР СМП может стать одним из ответвлений морского пути, который будет обслуживать транзит грузов между Северо-Восточной Азией и Северной Европой. Однако задача построения регулярного судоходства в северных широтах является очень амбициозным проектом, который требует больших экономических ресурсов и технологических решений. Поэтому широкая международная кооперация в Арктике имеет большой потенциал для мотивированного экономического сотрудничества в среднесрочной перспективе. Также важно подчеркнуть, что идея развития северных морских транспортных коридоров соответствует логике развития мировой торговой логистики.

В контексте долгосрочного сценария можно отметить, что задача по увеличению доли российских промышленных товаров на мировых рынках тесно переплетается с вопросами реиндустриализации. Развитие промышленности на обширных преимущественно континентальных пространствах бросает вызов логике развития мировой промышленности, которая последние пол века выстраивалась и продолжает тесниться к тонкой линии суши вдоль мирового океана. Поэтому реиндустриализацию РФ можно рассматривать только в долгосрочной перспективе при условии эффективного решения основных вопросов национальной транспортно-логистической инфраструктуры, которая должна обеспечить конкурентоспособный транзит товаров из РФ на мировой рынок. По этому направлению российская сторона должна стимулировать вполне конкретную конфигурацию распределения добавленной стоимости промышленного производства: ресурсы и комплектующие из разных внутриконтинентальных регионов РФ по развитой железнодорожной и автомобильной инфраструктуре перемещаются от промежуточных цехов сборки к портовым территориям для финальной сборки и отправки на мировой рынок. Соответственно, главными торговыми воротами страны должны стать Владивосток, Санкт-Петербург и российское черноморское побережье.

#### **Литература:**

1. Послания Президента РФ Федеральному собранию [Электронный ресурс]. Официальный сайт Президента РФ. URL: kremlin.ru/events/president (дата обращения 01.11.2017 г.).
2. Review of Maritime Transport 2015 [Электронный ресурс]. Официальный сайт UNCTAD. URL:

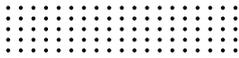


*Борисов Д. А.*

- <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374> (дата обращения 01.11.2017 г.).
3. Галин А. В. Задачи совершенствования технологического процесса наземной транспортировки контейнерезированных грузов в рамках единой системы интермодальных перевозок // ТДР. 2013. № 4. С. 75–76
  4. Trade and Development Report 2015. [Электронный ресурс]. Официальный сайт UNCTAD. URL: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2015\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2015_en.pdf) (дата обращения 01.11.2017 г.).
  5. Статистические данные провинции Китая 2014 год. [Электронный ресурс]. Официальный сайт ООО «Регионального Центра Инновационных Технологий». URL: <http://rcit.su/inform-prov.html> (дата обращения 01.11.2017 г.).
  6. Индекс Глобальной конкурентоспособности [Электронный ресурс]. Официальный сайт Давосского экономического форума. URL: [http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017\\_FINAL.pdf](http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf) (дата обращения 01.11.2017 г.).
  7. Trade logistics in the global economy 2016 [Электронный ресурс]. Официальный сайт Всемирного банка. URL: [https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI\\_Report\\_2016.pdf](https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf) (дата обращения 01.11.2017 г.).
  8. Проблемы и вопросы морских грузоперевозок // Морские вести России №3 (2015). URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=53343> (дата обращения 01.11.2017 г.).
  9. Порт тонет в бумагах от 21.04.2015 [Электронные ресурсы]. Официальный сайт Российской газеты. URL: <https://rg.ru/2015/04/21/port.html> (дата обращения 01.11.2017 г.).
  10. Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР о совместном строительстве моста через реку Амур (Хэйлуцзян) в районе городов Благовещенск Хэйхэ (Текст документа с изменениями и дополнениями по состоянию на ноябрь 2007 года) [Электронный ресурс]. Официальный сайт правового портала «Законы РФ». URL: [http://www.lawrussia.ru/texts/legal\\_185/doc185a830x233.htm](http://www.lawrussia.ru/texts/legal_185/doc185a830x233.htm) (дата обращения 01.11.2017 г.).
  11. Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР о совместном строительстве моста через реку Амур (Хэйлуцзян) в районе городов Благовещенск-Хэйхэ (с изменениями на 3 сентября 2015 года) [Электронный ресурс]. Официальный сайт «Электронный фронт правовой и нормативно-технической документации». URL: <http://docs.cntd.ru/document/901903611> (дата обращения 01.11.2017 г.).
  12. «Китайцы построили свою часть моста через Амур в ЕАО» от 2 февраля 2016 [Электронный ресурс]. Официальный сайт Амурской службы новостей. URL: <https://asn24.ru/news/economic/20579/> (дата обращения 01.11.2017 г.).
  13. Основные показатели внешнеэкономической деятельности НСО [Эл. ресурс]. Официальный сайт Новосибирскстат. URL: [http://novosibstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/novosibstat/resources/cfd1bc004eb1353eb100b1189c529309/Основные+показатели+внешн+экономической+деятельности.pdf](http://novosibstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/novosibstat/resources/cfd1bc004eb1353eb100b1189c529309/Основные+показатели+внешн+экономической+деятельности.pdf) (дата обращения 01.11.2017 г.).
  14. Статистические данные [Электронный ресурс]. Официальный сайт Росстата РФ. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения 01.11.2017 г.).
  15. Выступление В. В. Путина на пленарном заседании 3-го международного арктического форума «Арктика – территория диалога» от 25.09.13 [Электронный ресурс]. Официальный сайт Всероссийской общественной организации «Русское географическое общество». URL: <https://www.rgo.ru/ru/page/vystupleniya-vv-putina-i-skshoygu-na-plenarnom-zasedanii-iii-mezhdunarodnogorarkтического> (дата обращения 01.11.2017 г.).

#### References:

1. President's Address to the Federal Assembly of Russian Federation [e-resource]. The Official website of President of Russian Federation. URL: [kremlin.ru/events/president](http://kremlin.ru/events/president) (date of reference 01.11.2017).
2. Review of Maritime Transport 2015 [e-resource]. The Official website of UNCTAD. URL: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374> (date of reference 01.11.2017).
3. Galin A. V. Problems of development of the containerized cargo land transportation in the frames of general intermodal transportation system // Transport business in Russia Journal. 2013. №4. P. 75–76.
4. Trade and Development Report 2015. [e-resource]. The Official website of UNCTAD. URL: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2015\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2015_en.pdf) (date of reference 01.11.2017).
5. Statistics of the province of China in 2014 [e-resource]. The Official website of Regional center of Innovative Technologies Ltd. URL: <http://rcit.su/inform-prov.html> (date of reference 01.11.2017).
6. Global Competitiveness Index [e-resource]. The Official website of World Economic Forum. URL: [http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017\\_FINAL.pdf](http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf) (date of reference 01.11.2017).
7. Trade logistics in the global economy 2016 [e-resource]. The Official website of World bank. URL: [https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI\\_Report\\_2016.pdf](https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf) (date of reference 01.11.2017).
8. Problems and issues of sea freight [e-resource]. The Official website of Maritime News of Russia.



*Борисов Д. А.*

- №3 (2015). URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=53343> (date of reference 01.11.2017).
9. A port drowns in papers, 21.04.2015 [e-resource]. The Official website of Russian newspaper. URL: <https://rg.ru/2015/04/21/port.html> (date of reference 01.11.2017).
  10. The Agreement between the Government of Russian Federation and the Government of People's Republic of China about construction of the bridge over the Amur River (Heilugiang) in the vicinity of cities of Blagoveshchensk and Heihe (Text of the document with amendments and additions for November 2007) [e-resource]. The Official website of law portal "The Law of Russia". URL: [http://www.lawrussia.ru/texts/legal\\_185/doc185a830x233.htm](http://www.lawrussia.ru/texts/legal_185/doc185a830x233.htm) (date of reference 01.11.2017).
  11. The Agreement between the Government of Russian Federation and the Government of People's Republic of China about construction of the bridge over the Amur River (Heilugiang) in the vicinity of cities of Blagoveshchensk and Heihe (with changes for September 3, 2015) [e-resource]. The Official website of Electronic fund of law and normative-technical documentation. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901903611> (date of reference 01.11.2017).
  12. "The Chinese built their part of the bridge over the Amur River in the EAO", 02.02. 2016 [e-resource]. The Official website of Amur news services. URL: <https://asn24.ru/news/economic/20579/> (date of reference 01.11.2017).
  13. Main indicators of foreign economic activity of the Novosibirsk [e-resource]. The Official website of Novosibstat. URL: [http://novosibstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/novosibstat/resources/cfd1bc004eb1353eb100b1189c529309/Основные+показатели+внешнеэкономической+деятельности.pdf](http://novosibstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/novosibstat/resources/cfd1bc004eb1353eb100b1189c529309/Основные+показатели+внешнеэкономической+деятельности.pdf) (date of reference 01.11.2017).
  14. Statistical data [e-resource]. The Official website of Russtat. URL: <http://www.gks.ru> (date of reference 01.11.2017).
  15. V. V. Putin speech at the plenary meeting of the 3rd International Arctic Forum "The Arctic is the Territory of Dialogue", 25.09.13 [e-resource]. The Official website of All-Russian non-governmental organization "Russian geographical society". URL: <https://www.rgo.ru/ru/page/vystupleniya-vv-putina-i-sk-shoygu-na-plenarnom-zasedanii-iii-mezhdunarodnogo-arkticheskogo> (date of reference 01.11.2017).