

УДК 338.47

Канд. техн. наук К. С. ЧУМЛЯКОВ

Стратегическая конкурентоспособность национальной транспортной инфраструктуры в пространстве международных транзитных перевозок

Аннотация. Статья посвящена проблеме реализации экспортно-импортного и транзитного потенциала России в системе международных транспортных коридоров, выявлению некоторых новых концептуальных подходов к их формированию на современном этапе. Рассмотрены аспекты конкурентных преимуществ транзита грузов по территории страны, выявлены основные достоинства и недостатки железнодорожного, морского и воздушного транзита. Автором обоснована значимость разработки и реализации механизма формирования стратегической конкурентоспособности национальной транспортной инфраструктуры. Ключевая роль в обеспечении внешнеэкономических связей и развитии международной торговли отведена железнодорожному транспорту, при этом актуализирована необходимость в создании новых наземных транспортных коридоров. Специфика участия железнодорожного транспорта в перевозках внешнеторговых грузов России заключается в том, что он является основным видом магистрального транспорта и на его долю приходится подавляющая часть грузооборота, это обуславливает необходимость реализации транзитного потенциала страны на базе интеграции именно железнодорожного транспорта в международные транспортные системы. Особое внимание уделено проблеме поиска новых путей изыскания и разработки стратегии эффективного развития конкурентоспособности транспортной инфраструктуры страны, основная идея которой — вовлечение в сферу экспортно-импортных перевозок как проектируемых, так и уже действующих участков железнодорожных трасс, портовой и другой транспортной инфраструктуры, ее масштабная диверсификация, проработка наиболее рациональных вариантов прохождения новых трасс. Предложенные автором рекомендации по созданию в перспективе новых, параллельно проходящих железнодорожных маршрутов, сочетающих в себе уже имеющиеся транспортные коммуникации, позволят высвободить Транссибирскую магистраль для международных транзитных перевозок. Разработанная автором модель реализации адаптивно-интеграционного подхода при формировании стратегической конкурентоспособности национальной транспортной инфраструктуры позволит существенно повысить эффективность достижения устойчивости и опережающего уровня развития транспортной инфраструктуры по отношению к спросу на перевозки в долгосрочной перспективе.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура; международные транзитные перевозки; транспортные коридоры

Одновременное присутствие Российской Федерации в Европе и Азии оказывает значительное влияние на содержание экономических, политических и социальных процессов в данных частях света. Занимая выгодное географическое положение и имея

выходы к морям, наша страна владеет уникальными возможностями участия в международном транзите. Текущая экономическая ситуация способствует устойчивому спросу и формированию данного рынка, являющегося для России важным стратегическим ориентиром развития, отвечающим как внешним, так и внутренним геополитическим и геоэкономическим интересам страны.

Известно, что Европейский союз зависим от промышленного производства Китая [1]. В этих условиях привлечение внешнеторговых и транзитных перевозок на российские транспортные коммуникации представляется наиболее перспективным. Учитывая географические особенности положения РФ в контексте развития международных торговых отношений между Европой и Азией, а также расположение основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе, сроки доставки товаров в Европу значительно сократятся. Кроме того, международный транзит по территории России обусловлен приемлемым уровнем затрат, соблюдением стандартов качества перевозок, более высоким уровнем сохранности и безопасности грузов по сравнению с морским вариантом транзита товаров по территориям Ближнего Востока и Африки [2].

Благодаря вышеперечисленным обстоятельствам и нарастанию геополитической трансформации в мире современный рынок международных транзитных перевозок в России будет развиваться ускоренными темпами. Значимым преимуществом, существенно повышающим конкурентоспособность транспортно-транзитного потенциала страны, является ее инфраструктурная составляющая. Своевременная интеграция существующей транспортной инфраструктуры в высококонкурентную мирохозяйственную систему в долгосрочной перспективе позволит значительно укрепить позиции страны в ее геополитическом окружении в Европе и Азии. В подобных условиях усиливается зависимость между стратегической конкурентоспособностью транспортной инфраструктуры и средой ее формирования, оказывающей влияние на тенденции развития международного транзита. Такая ситуация приводит к необходимости формирования

стратегической конкурентоспособности национальной транспортной инфраструктуры в пространстве международных транзитных перевозок.

Значимость разработки и реализации механизма формирования стратегической конкурентоспособности национальной транспортной инфраструктуры в настоящее время возрастает вследствие ожидаемого будущего экономического роста, который должен наступить после современного периода развития.

Под стратегической конкурентоспособностью принято понимать теорию, методику и практику прогнозирования нормативов обеспечения конкурентоспособности управляемого объекта в стратегической перспективе, формируемые на входе системы [3]. В данном контексте стратегическая конкурентоспособность является следствием реализации программ, разработанных на основе комплексной диагностики и долгосрочного прогноза состояния транспортной инфраструктуры, а также институциональной среды. Причем при прогнозировании существующее состояние инфраструктуры будет совершенствоваться в соответствии с определенными нормативами конкурентоспособности.

В целях поиска некоторых новых аспектов конкурентных преимуществ транзита грузов, а также разработки научных подходов и методических инструментов формирования стратегической конкурентоспособности национальной транспортной инфраструктуры исследуем конкурентное пространство международных транзитных перевозок через национальные транспортные коммуникации. В этой связи рассмотрим главные способы предполагаемого транзита — железнодорожный, морской и воздушный (авиационный).

По территории России проходит ряд действующих и создаваемых железнодорожных транспортных коридоров, позволяющих производить доставку грузов в направлениях «Восток — Запад» и «Север — Юг». Однако в настоящее время их транзитный потенциал полностью не реализуется. Причем лишь часть из них соответствует общепринятому представлению о международных транспортных коридорах [4]. Для реализации экспорта транзитных транспортных услуг по маршрутам РФ необходима существенная модернизация действующей инфраструктуры.

Система международных транспортных коридоров (МТК), проходящих по территории России, включает в себя два евро-азиатских коридора («Восток — Запад» и «Север — Юг»), Северный морской путь, панъевропейские автомобильные транспортные коридоры № 1, 2 и 9, а также макрорегиональные МТК, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) [4]. Наиболее значимую стратегическую роль в развитии транспортной системы России играет широтный

коридор «Восток — Запад», представляющий собой альтернативу традиционному морскому пути доставки грузов из Юго-Восточной Азии, идущему вокруг Индии через Суэцкий канал в Европу. Ключевыми инфраструктурными элементами этого коридора являются морские порты Дальнего Востока и Северо-Западного региона, обеспечивающие выход на международные транспортные маршруты.

Особое место в решении вопроса использования транзитного потенциала РФ для формирования более коротких и выгодных транспортных маршрутов между Европой и Азией принадлежит железнодорожным перевозкам. Транссибирская магистраль является главной составляющей транспортно-транзитного потенциала России, самой протяженной в мире железной дорогой. Двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью около 10 тыс. км на востоке обеспечивает выход на сеть железных дорог Северной Кореи, Китая и Монголии, а на западе — в европейские страны. Транзитное время следования контейнерных поездов по Транссибирской магистрали с востока на запад составляет 10–11 суток, скорость движения до 1000 км в сутки [5]. По данным ОАО «РЖД», технические возможности Транссиба позволяют перевозить до 100 млн т грузов в год, в том числе 200 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) международного транзита из стран АТР в Европу и Центральную Азию. При этом необходимо отметить, что Транссиб не загружен в полной мере — в сообщении между Западной Европой и Азией по территории России ежегодно перевозится около 1,5% общего контейнерного грузопотока. Учитывая мировые перспективы развития контейнерных перевозок, а также формирование в Восточной Азии одного из главных центров мировой экономики, обоснованным является привлечение порядка 1 млн ДФЭ ежегодного транзитного грузопотока через Транссиб уже к 2020 г. при соответствующем развитии инфраструктуры [6]. Основными сдерживающими факторами являются отсутствие на российском рынке конкуренции между крупными транспортно-логистическими компаниями, ослабление системы управления и координации международных смешанных перевозок, архаичная транспортная и логистическая инфраструктура, рост тарифов, сложные процедуры таможенного оформления и др. Вместе с тем с каждым годом увеличивается протяженность узких мест — участков железных дорог с исчерпанной пропускной способностью, затрудняющих привлечение транзитных потоков. Согласно статистике РЖД, самые загруженные участки в настоящее время — от Кузбасса к балтийским, черноморским и дальневосточным портам. Кроме указанных факторов, существует еще одна важная проблема — это конкуренция других сухопутных трасс.

Конкурентным проектом является развитие транспортного коридора ТРАСЕКА (Европа — Кавказ — Азия), и в этих условиях РФ ничего не остается, как повышать конкурентоспособность своих путей сообщения. Положительным моментом является то, что к развитию Транссиба есть интерес у соседних с Россией государств — Казахстана, Китая, Японии. Так, Казахстан и Китай поддержали проект строительства железной дороги Белое море — Республика Коми — Урал (Белкомур), которая должна соединить Скандинавские страны и северо-запад России с Азией по кратчайшему маршруту, а Япония неоднократно выражала заинтересованность в увеличении в несколько раз своих транзитных перевозок по Транссибу.

Развитие МТК «Восток — Запад» также определяет конкурентным характером ряда транспортных проектов в рамках направления «Север — Юг» и происходит в условиях конкуренции регионов, крупных транспортных компаний в таких странах, как Казахстан, Белоруссия, Азербайджан, Армения, Болгария, Бахрейн и др. В настоящее время транзитный грузопоток с севера на юг по МТК «Север — Юг» незначителен, основную конкуренцию составляют и будут составлять в перспективе перевозки в направлении с востока на запад и обратно по железной дороге от терминала Серахс до Рази и далее в Турцию и Европу или же по маршруту Серахс — Бендер-Аббас.

Помимо Транссибирской магистрали, Россия обладает еще одним уникальным транспортным транзитным коридором — это Арктический морской путь. Северный морской путь (СМП) проложен вдоль северных берегов страны, является самым коротким транзитным коридором между Азией и Европой: его протяженность составляет 7600 морских миль, в сравнении с коридором через Суэцкий канал — 15 700 миль, а вокруг Африки — 18 300 миль. При этом около 4100 — 4300 миль пути обычно покрыты льдами, их преодоление занимает 15 — 20 дней.

К 2020 г. морским транспортом в направлении Китай — Европа будет перевозиться около 17 млн ДФЭ. В 2010 г. было перевезено 11,7 млн ДФЭ. Таким образом, за 10 лет рост перевозок прогнозируется до 45%. Учитывая перспективы существенного увеличения грузооборота, возрождение и развитие СМП — это еще один стратегически важный российский проект. К конкурентным преимуществам использования СМП для транзитных перевозок относятся: топливная экономичность; сокращение продолжительности транзита; привлекательная тарифная система и отсутствие платежей за проход судна (как по Суэцкому каналу); высокая безопасность и отсутствие риска нападения пиратов и др. Согласно прогнозам Минтранса России, в ближайшее десятилетие ожидается значительное увеличение грузопотоков по трассе СМП: к 2016 г. — до 29 млн т, к 2020 г. — до 63 млн т [7, 8, 9, 10].

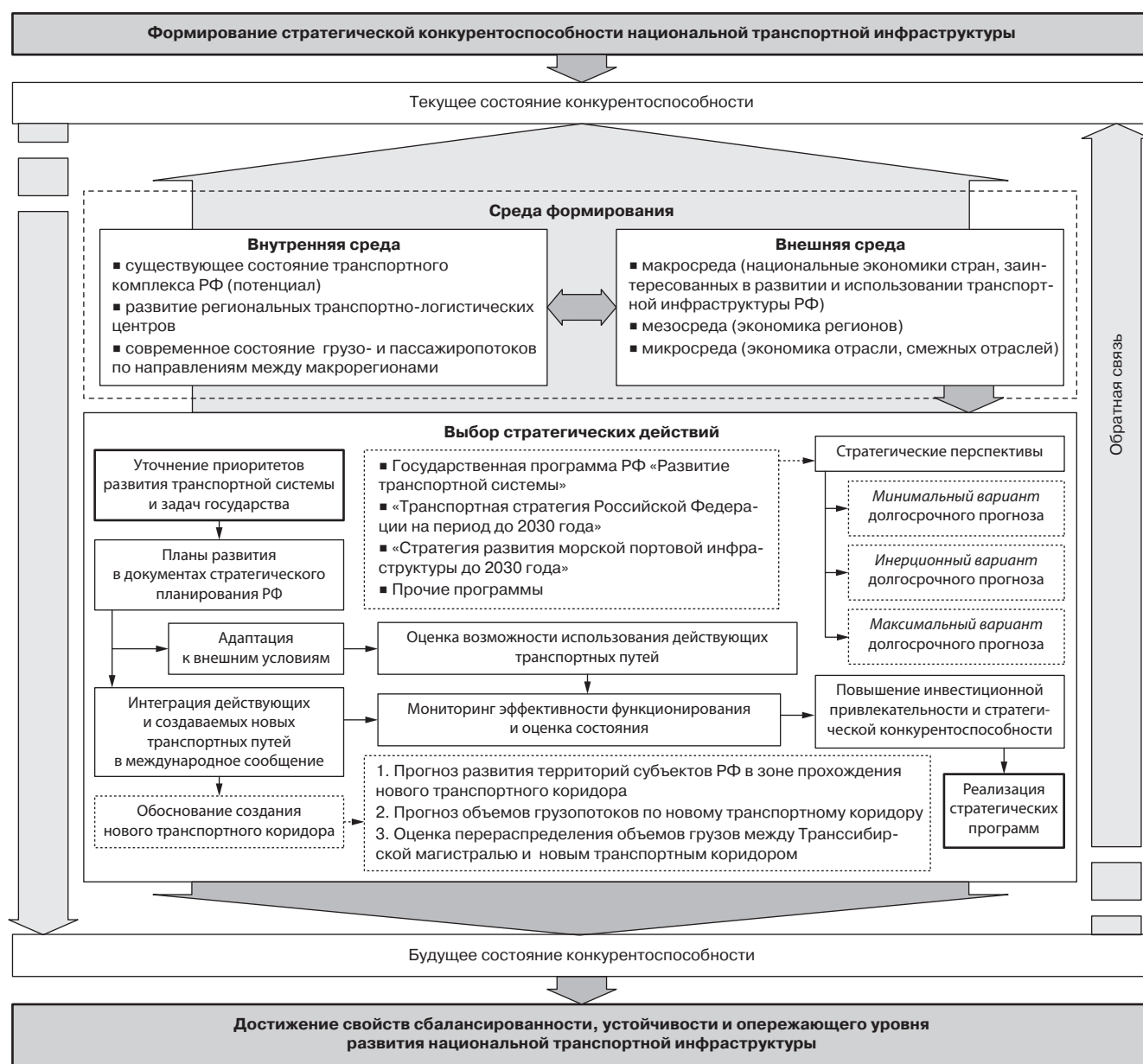
В настоящее время основные транспортные потоки по СМП ориентированы на западные страны. Транспортная инфраструктура обеспечивает перевозки грузов в направлении Красноярск — Дудинка — Мурманск, при этом регулярное судоходство в восточном секторе практически не осуществляется.

Развитию восточного сектора СМП будет способствовать строительство Северного широтного хода. Реализация комплексного плана по развитию производства и транспортировке сжиженного природного газа на полуострове Ямал (на территории Ямало-Ненецкого автономного округа, в 220 км от Бованенково, заложен порт Сабетта, открыт для захода иностранных судов [11]) обеспечит круглогодичную навигацию по СМП и развитие ледокольного флота России. Согласно государственной программе «Развитие судостроения на 2013 — 2030 годы» к 2030 г. предполагается значительное обновление ледокольного транспортного флота — атомных и дизель-электрических ледоколов. В настоящее время на трассе СМП работают четыре атомных ледокола и один дизельный. Учитывая прогнозы существенного увеличения грузооборота на трассах СМП, Арктический морской путь сможет конкурировать с Южным морским путем, с которым пока неконкурентоспособна Транссибирская магистраль. Однако, по оценкам экспертов, в действующую инфраструктуру СМП необходимо вложить порядка 46,5 млрд руб. [12]. Средства требуются на обновление ледокольного флота, совершенствование системы управления, модернизацию арктических портов и создание современной системы коммуникаций.

Важное значение для международных транзитных перевозок пассажиров и грузов имеют воздушные (авиационные) трассы (маршруты), проходящие в воздушном пространстве РФ. К наиболее привлекательным относятся [4]: транссибирская (Европа — Юго-Восточная Азия); трансполярная (Европа — Япония/Корея); трансасиатская (Европа — Юго-Восточная Азия/Индия/Пакистан); трансовосточная (США/Канада — Юго-Восточная Азия); кроссполярные (США/Канада — Юго-Восточная Азия/Южная Азия/Ближний Восток), над территорией России проходят пять кроссполярных маршрутов.

Отсутствие развитой транспортной наземной инфраструктуры, крупных пересадочных узлов, диспетчерских станций в районах Северного полюса и Восточной Сибири ограничивает использование российских зауральских территорий для воздушного транзита. В настоящее время по этому коридору осуществляется не более 600 рейсов в месяц.

В подобных условиях конкурентного пространства международных транзитных перевозок наиболее приоритетным направлением для реализации транспортно-транзитного потенциала РФ видится развитие



Модель реализации адаптивно-интеграционного подхода при формировании стратегической конкурентоспособности национальной транспортной инфраструктуры

железнодорожных транспортных коридоров ввиду наличия более совершенной и развитой системы коммуникаций в сравнении с инфраструктурой Северного морского пути и воздушного транспорта [13]. Масштабная диверсификация транспортной инфраструктуры будет способствовать становлению ее конкурентоспособности в долгосрочной перспективе, интеграции в сферу международных транзитных перевозок, что в совокупности снизит возникновение спорных ситуаций в отношениях России и партнеров из Европейского союза [14]. Дальнейшая проработка вариантов прохождения создаваемых трасс определит конечный маршрут нового континентального транспортного коридора.

В контексте работы объектом самостоятельного исследования может выступать поиск новых путей изыскания и разработки стратегии эффективного развития конкурентоспособности транспортной инфраструктуры. Следовательно, для ее формирования с учетом различных внешних и внутренних условий, помимо целевого развития, целесообразно будет сочетание адаптивного и интеграционного механизмов развития (рисунок). Интеграционный подход к формированию стратегической конкурентоспособности транспортной инфраструктуры нацелен на усиление взаимосвязей между сетью национальных железных дорог и евро-азиатским транспортным комплексом, системами стратегического и оперативного управления, а

также развития международных транспортных коридоров, а адаптивный, в свою очередь, предусматривает приспособляемость к изменяющимся условиям.

В общем виде процесс формирования стратегической конкурентоспособности состоит из двух основных этапов:

1) анализ существующего состояния фактической конкурентоспособности транспортной инфраструктуры;

2) анализ непрерывно формирующихся мероприятий, направленных на реализацию долгосрочных целей, повышение стратегической конкурентоспособности, учитывающий возможности корректировки их положений в соответствии с изменениями внешней среды и в зависимости от социально-экономической и политической ситуации.

Результатом разработки и внедрения адаптивно-интеграционных стратегий при формировании стратегической конкурентоспособности является достижение свойств сбалансированности, устойчивости и опережающего уровня развития транспортной инфраструктуры по отношению к спросу на перевозки.

Вывод. В современном глобализированном мире важнейшей стратегической задачей для Российской Федерации является использование своего уникального географического положения в полной мере. Это позволит реализовать полноценный экспорт транспортных услуг, основанный на широком применении современных видов транспорта и прогрессивных перевозочных технологий, и, как следствие, аккумулировать доходы от реализации транспортно-транзитного потенциала страны. Развитие российского транзита, безусловно, будет способствовать развитию внешнеэкономических связей, транспортной системы, формированию грузовых и пассажирских потоков. Вышеизложенное предопределяет необходимость формирования концепции управления стратегической конкурентоспособностью транспортной системы, оптимизации стратегического потенциала транспортного комплекса РФ, исследования приспособляемости транспортно-технологических и экономических процессов на основе научно обоснованных методик и технологий.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Отчет по торговле и развитию. Статистический справочник [Электронный ресурс] / Секретариат Конференции ООН по торговле и развитию, 2012. URL: http://www.unctad.org/en/Publication-sLibrary/tdr2012_ru.pdf (дата обращения: 23.12.2013).

2. Чумляков К.С. Транспортная инфраструктура России в системе международных хозяйственных связей // Известия высших учебных заведений. Социология. Экономика. Политика. 2013. № 4. С. 47–50.

3. Фатхутдинов Р.А. Стратегическая конкурентоспособность. М.: Экономика, 2005. 504 с.

4. Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры. Проблемы формирования и развития. М.: ВИНТИ РАН, 2010. 312 с.

5. Липидус Б.М., Мачерет Д.А. Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее. М.: КРАСАНД, 2014. 324 с.

6. Пехтерев Ф.С. Развитие и модернизация инфраструктуры российских участков международных транспортных коридоров [Электронный ресурс] / Информационно-аналитическое издание «Инфраструктура России», 2012. URL: <http://federalbook.ru/files/Infrastruktura/Soderjaniye/V/Pehterev.pdf> (дата обращения: 6.11.2014).

7. План деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2013–2018 годы [Электронный ресурс] / Министерство транспорта Российской Федерации. URL: http://www.mintrans.ru/upload/iblock/81c/plan_mt_2018.pdf (дата обращения: 23.12.2013).

8. Реализация транзитного потенциала России. Сотрудничество и конкуренция в системе международных транспортных коридоров / Министерство транспорта Российской Федерации. URL: http://www.mintrans.ru:8080/pressa/TransStrat_Gossovets_Rab_Groop_47.htm (дата обращения: 23.10.2013).

9. Транзитный потенциал как фактор стимулирования экономического развития и нового геополитического позиционирования России / Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <http://www.mintrans.ru:8080/pressa/Tranzit.htm> (дата обращения: 23.10.2013).

10. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Проект. Москва, 2013 г. [Электронный ресурс] / Министерство транспорта Российской Федерации. URL: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2203 (дата обращения: 23.10.2013).

11. Распоряжение Правительства России от 04.07.2013 № 1128-р [Электронный ресурс]. URL: http://rosmorport.ru/media/File/ar/Rasp_1128-r_Sabetta.pdf (дата обращения: 23.10.2013).

12. Туманные перспективы северной проводки // Межрегиональный журнал «Дальневосточный капитал», 2012. URL: http://dvkapital.ru/specialfeatures/dfo_10.10.2012_4654_tumannye-perspektivy-severnoj-provodki.html (дата обращения: 19.10.2013).

13. Чумляков К.С. Тенденции транзита: от морского к сухопутному? // Мир транспорта. 2014. № 3 (52). С. 156–161.

14. Чумляков К.С. Стратегическая роль транспортных коридоров в развитии международных транзитных перевозок // Российский внешнеэкономический вестник. 2013. № 11. С. 62–67.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

ЧУМЛЯКОВ Кирилл Станиславович,
доцент кафедры «Экономика, организация и управление производством», Тюменский государственный нефтегазовый университет (ТюмГНГУ).
625000, Тюмень, ул. Володарского, д. 38.
Тел.: (3452) 41-68-36.
E-mail: k8sc@yandex.ru

On the Long-Term Competitiveness Provisions of the National Transport Infrastructure in the International Freight Transit Space

Kirill S. Chumlyakov, Candidate of Technical Science, Associate Professor, Chair for Production Economics and Industrial Management, Tyumen' State Oil and Gas University. 38, Volodarskiy st., 625000 Tyumen', Russian Federation. Tel.: +7 (3452) 41 6836. E-mail: k8sc@yandex.ru

Abstract. The paper tackles the implementation problem of the Russia's export-import potential within the system of international transport corridors. Also discussed is identification aspect of certain new conceptual approaches to forming such corridors in modern times. Under consideration is the issue of Russian transit competitiveness. There have been revealed the most essential merits and flaws of railway, sea and air transit. The author substantiates the significance of developing and implementing provisions giving rise to long-term competitiveness of the national railway infrastructure.

Railway transport ought to be instrumental in building and maintaining external economic ties. In this context there is actualized the necessity of forming new inland transport corridors. The specific nature of railway transport participation in transportation of foreign trade cargoes is that it is the most essential main-line transport mode responsible for the vast majority of the country's freight turnover. That's why the implementation of the country's transit potential demands in particular for integration of the national railway transport into the international transport systems.

Special attention is paid to seeking out new opportunities and elaborating efficient competitiveness development strategy of the national transport infrastructure. Main idea of such strategy ought to consist in inclusion of the existing and planned railway links, ports and other transport infrastructure in the export-import traffic network, large-scale diversification of this infrastructure and working out rational routes for new transport construction. The proposed recommendations stipulate future creation of parallel railway lines partly on the basis of existing rail links. Such an approach will allow to release the Trans-Siberian Railway Trunk Line for international transit traffic.

In the elaborating context of the national transport infrastructure long-term competitiveness the adaptive integration approach model developed by the author may contribute to transport infrastructure stability and its faster development in the long run as compared with increase in traffic demand.

Keywords: transport infrastructure; international transit traffic; transport corridors

References

1. *Report on trade and development. Statistical handbook. Secretariat of the United Nations Conference on Trade and Development.* 2012. Available at: http://www.unctad.org/en/Publication-sLibrary/tdr2012_ru.pdf. Accessed December 23, 2013. (in Russ.).
2. Chumlyakov K.S. *Transportnaya infrastruktura Rossii v sisteme mezhdunarodnykh khozyaystvennykh svyazey* [Transport infrastructure of Russia in the system of international economic relations]. *Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Sotsiologiya. Ekonomika. Politika*, 2013, no. 4, pp. 47–50.
3. Fatkhutdinov R.A. *Strategicheskaya konkurentosposobnost'* [Strategic competitiveness]. Moscow, *Ekonomika* Publ., 2005. 504 p.
4. Rezer S.M., Prokof'eva T. A., Goncharenko S.S. *Mezhdunarodnye transportnye koridory. Problemy formirovaniya i razvitiya* [International transport corridors. Problems of formation and development]. Moscow, VINITI RAN Publ., 2010. 312 p.
5. Lapidus B.M., Macheret D.A. *Makroekonomicheskaya rol' zheleznodorozhnogo transporta: teoreticheskie osnovy, istoricheskie tendentsii i vzglyad v budushchee* [The macroeconomic role of railway transport: Theoretical foundations, historical trends and outlooks]. Moscow, Krasand Publ., 2014. 324 p.
6. Pekhterev F.S. *Development and modernization of the infrastructure of Russian sections of international transport corridors.* Information and Analytical Publication "Infrastructure in Russia". 2012. Available at: <http://federalbook.ru/files/Infrastruktura/Soderjaniye/V/Pekhterev.pdf>. Accessed November 06, 2014. (in Russ.).
7. *Plan of the Ministry of Transport of the Russian Federation for 2013–2018.* Ministry of Transport of the Russian Federation. Available at: http://www.mintrans.ru/upload/iblock/81c/plan_mt_2018.pdf. Accessed December 23, 2013. (in Russ.).
8. *Implementation of the transit potential of Russia. Cooperation and competition in the system of international transport corridors.* Ministry of Transport of the Russian Federation. Available at: http://www.mintrans.ru:8080/prensa/TransStrat_Gossoviet_Rab_Groop_47.htm. Accessed October 23, 2013. (in Russ.).
9. *Transit potential as a factor in stimulating economic development and the new geopolitical positioning of Russia.* Ministry of Transport of the Russian Federation. Available at: <http://www.mintrans.ru:8080/prensa/Tranzit.htm>. Accessed October 23, 2013. (in Russ.).
10. *Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030.* Project. Moscow, 2013. Ministry of Transport of the Russian Federation. Available at: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2203. Accessed October 23, 2013. (in Russ.).
11. *Order of the Government of the Russian Federation of July 04, 2013 № 1128-p.* Available at: http://rosmorport.ru/media/File/arf/Rasp_1128_r_Sabetta.pdf. Accessed October 23, 2013. (in Russ.).
12. *Vague prospects northern corridor.* Dal'nevostochnyy kapital, October 10, 2012. Available at: http://dvkapital.ru/specialfeatures/dfo_10.10.2012_4654_tumannye-perspektivy-severnoj-provodki.html. Accessed October 19, 2013. (in Russ.).
13. Chumlyakov K.S. *Tendentsii tranzita: ot morskogo k sukhoputnomu?* [Trends in transit: From sea to overland?]. *Mir transporta*, 2014, no. 3 (52), pp. 156–161.
14. Chumlyakov K.S. *Strategicheskaya rol' transportnykh koridorov v razvitiy mezhunarodnykh tranzitnykh perevozok* [Strategic role of transport corridors in the development of international transit traffic]. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskii vestnik*, 2013, no. 11, pp. 62–67.