

УДК 339.5

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ДЕТЕРМИНАНТЫ РОССИИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Побирченко В. Р.

Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского, Симферополь, Российская Федерация

E-mail: vladimir_romanovich@bk.ru

В статье рассмотрены детерминанты формирования и развития экспортного потенциала России в сфере международной торговли транспортными услугами, направлений диверсификации экспорта с учётом геоэкономических приоритетов. Проанализированы позиции России в международной торговле транспортными услугами, особенности динамики и структуры внешней торговли России транспортными услугами. Проведённый анализ позволил определить основные геоэкономические приоритеты России в международной торговле транспортными услугами в разрезе основных интеграционных группировок и отдельных стран, обобщить факторы, сдерживающие развитие экспорта транспортных услуг в России, наметить перспективы повышения экспортного потенциала страны в международной торговле транспортными услугами и его эффективной реализации с учётом геоэкономических приоритетов.

Ключевые слова: мировой рынок транспортных услуг, внешняя торговля, геоэкономические приоритеты, геоэкономические детерминанты, экспортный потенциал.

ВВЕДЕНИЕ

Транспортные услуги имеют ключевое значение для экономики Российской Федерации. Транспорт обеспечивает координацию всех отраслей экономики и играет определяющую роль в развитии внешнеэкономических связей страны, обеспечивая перемещение внешнеторговых грузов, поддерживая реализацию международных торговых отношений.

Современное состояние, особенности и проблемы развития отдельных видов транспорта в России, позиции России в международной торговле транспортными услугами, а также условия, факторы и направления дальнейшей интеграции России в мировой рынок транспортных услуг рассмотрены в работах Бодровой М. С. [1], Быковой О. Н. [2], Гильяно А. А. [3], Голышковой И. Н. [4], Землянской С. В. [5], Ткаченко Д. И. [6; 7], Филиной В. Н. [8], Хегай Ю. А. [9], Чупахиной Е. Д. [10] и других авторов.

Транспорт как важнейшая составляющая рыночной инфраструктуры оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность международного экономического сотрудничества, определяет структуру и направления внешнеторгового сотрудничества. Цель статьи – рассмотреть особенности формирования и развития экспортного потенциала России в сфере международной торговли транспортными услугами, направления диверсификации экспорта с учётом геоэкономических приоритетов. Данная тема приобретает особую актуальность и значимость в современных реалиях и санкционных ограничениях.

ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ

В условиях постиндустриализации мирового экономического развития усиливается роль и значимость сферы услуг. Услуги выступают связующим звеном межотраслевых, межсубъектных, межличностных и межрегиональных связей. Сфера услуг трансформируется в ведущий сектор мировой экономики, формируя ключевые факторы экономического роста. В свою очередь, торговля услугами превратилась в одно из важнейших и наиболее динамично развивающихся направлений международной торговли.

В международной торговле услугами лидирующие позиции занимают транспортные услуги, обеспечивая перемещение внешнеторговых грузов, и, соответственно, осуществление международных торговых отношений. В результате динамичного развития рынка транспортных услуг стремительно расширяются границы международных экономических отношений, увеличиваются объемы мировой торговли, в которую вовлекаются всё новые страны и регионы.

В региональном разрезе крупнейшим центром транспортных услуг в мире является Европа, на которую традиционно приходится почти половина мирового экспорта транспортных услуг. Вторым по значимости регионом является Азия (см. рис. 1).

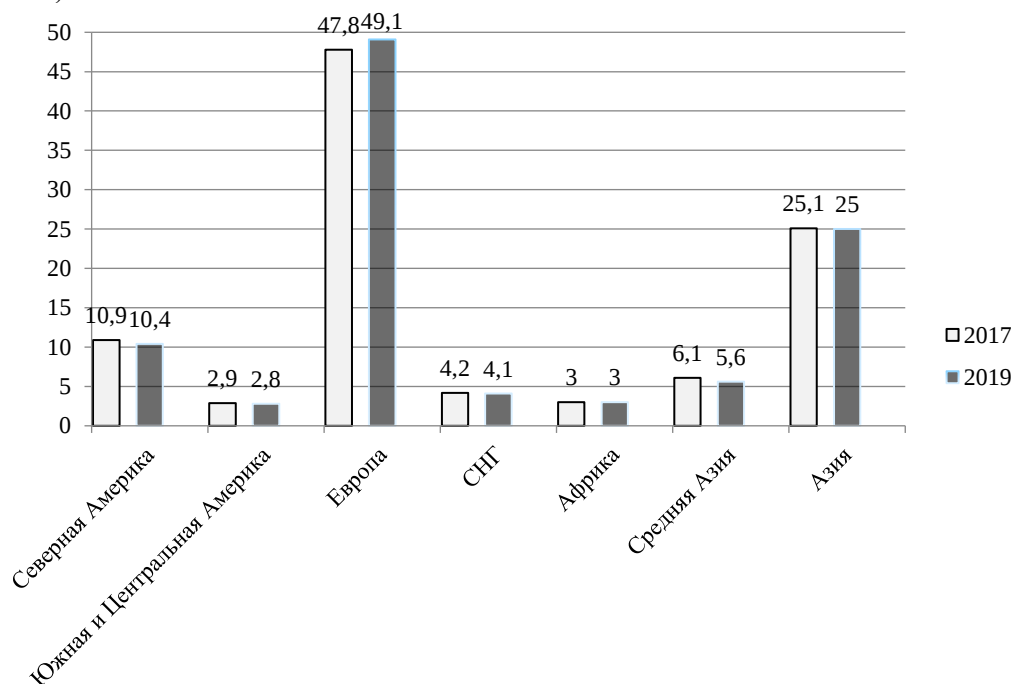


Рисунок 1. – Экспорт транспортных услуг по регионам мира, %
Составлено автором на основе [11]

Европа и Азия также лидируют в мировом импорте транспортных услуг с долей 35 % и 34,8 % соответственно (см. рис. 2).

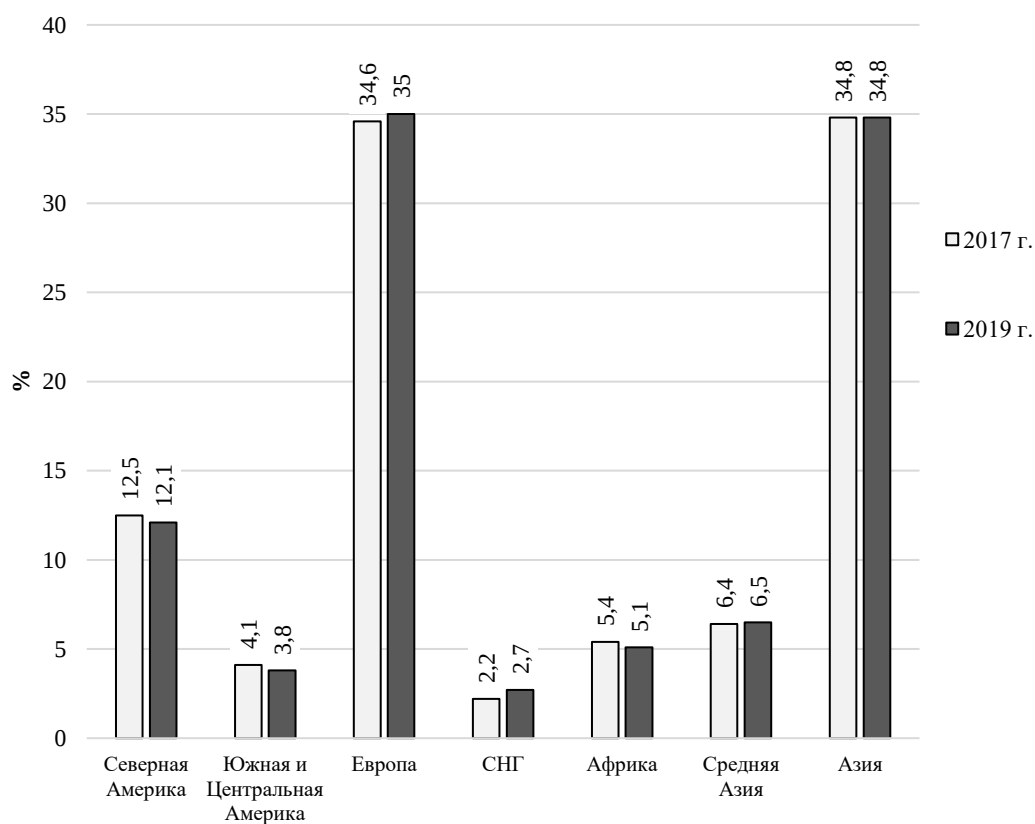


Рисунок 2. – Импорт транспортных услуг по регионам мира, %
Составлено автором на основе [11]

Доля России на мировом рынке услуг стабильно не высока [12, с. 3]. Так, по данным Всемирной торговой организации [11], в 2021 году Россия занимала 16 место в мировом экспорте транспортных услуг и 19 место в мировом импорте транспортных услуг с показателем 2,05 % (18,1 млрд долл. США) и 1,28 % (16,2 млрд долл. США) соответственно.

Несмотря на такие достаточно низкие показатели в мировом масштабе, доля транспортных услуг во внешнеторговом обороте России значительна. Среди всех видов коммерческих услуг удельный вес транспортных услуг в экспорте России за период 2010–2021 гг. в среднем составил 33 % (см. рис. 3).

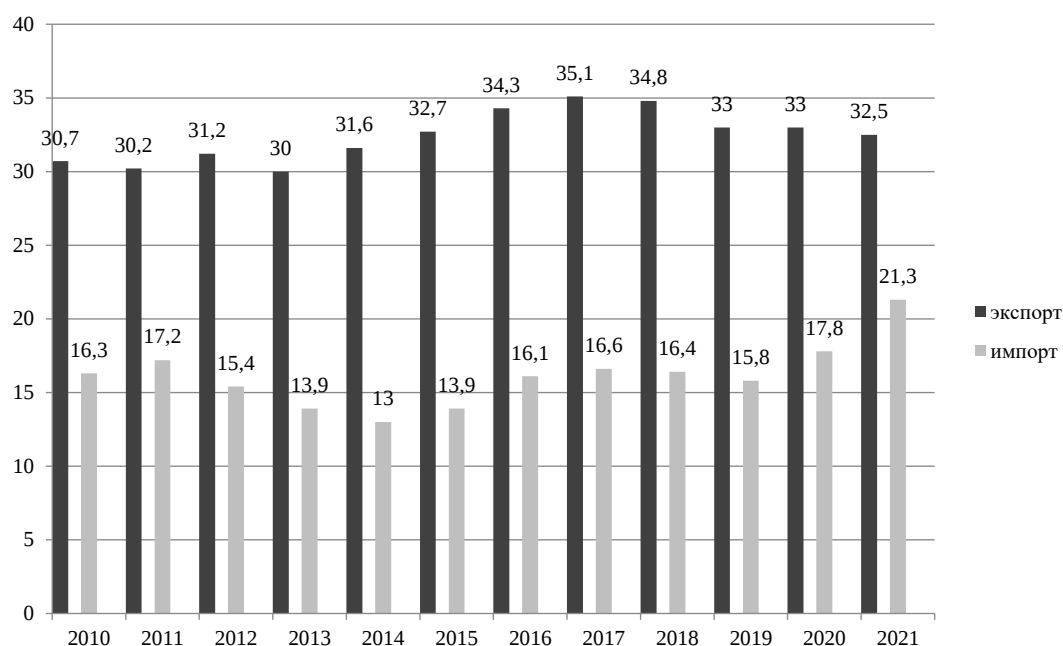


Рисунок 3. – Доля транспортных услуг в общем объеме экспорта и импорта услуг России, 2010–2021 гг., %

Составлено автором на основе [13; 14; 15]

В импорте услуг России «Транспортные услуги» являются второй по значимости статьей после прочих деловых услуг. В 2021 году удельный вес транспортных услуг в импорте услуг России достиг своего максимального значения в периоде 2010–2021 гг. – 21,3 %.

Поступление средств от экспорта транспортных услуг за период 2010–2021 года увеличилось на 3,2 млрд долл. США. Однако этот благоприятный показатель является не столько результатом высокой конкурентоспособности российских транспортных услуг на мировом рынке, а объясняется в основном географическими причинами и значительным объемом вывоза ресурсов трубопроводным и железнодорожным транспортом. Так, «на международные грузовые перевозки, обслуживающие, в основном, российский экспорт энергоносителей, приходится около 45 % экспорта транспортных услуг» [16, с. 90].

Наибольшие поступления от экспорта транспортных услуг зафиксированы в 2018 году – 22,1 млрд долл. США (см. рис. 4). По сравнению с предыдущим годом, в 2019 г. объем поступлений уменьшился на 2,3 % или на 0,5 млрд долл. США. «Для российского транспортного сектора 2019 г. был не самым простым: замедление экономического роста, а также неблагоприятная конъюнктура на мировых рынках привели к стагнации грузооборота российского транспорта впервые с 2015 г. События 2020 г. принесли новые сложности для дальнейшего развития экономики и торговли, среди которых локдаун практически всех отраслей на период пандемии

COVID–19, кризис в ОПЕК+, падение стоимости нефти. Такие вызовы заставляют участников рынка находить новые точки роста для своего бизнеса и перестраивать существующие цепочки поставок» [17, с. 2].

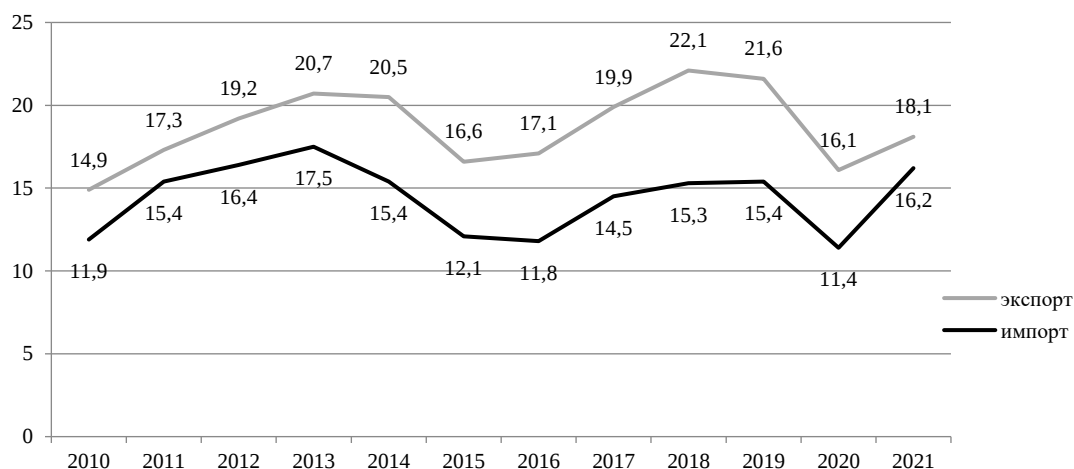


Рисунок 4. – Экспорт и импорт транспортных услуг России, 2010–2021 гг., млрд долл. США

Составлено автором на основе [13; 14; 15]

Относительно стабильная структура экспорта транспортных услуг в период 2020–2021 года претерпела существенные изменения: почти в 2,4 раза сократилась доля пассажирских перевозок в пользу увеличения в более чем 1,5 раза грузовых (см. рис. 5).

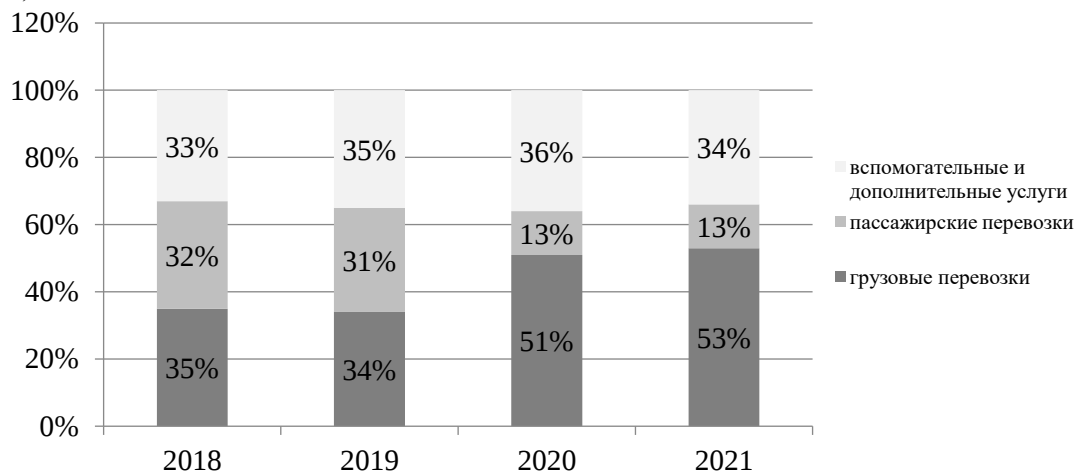


Рисунок 5. – Структура экспорта транспортных услуг России по видам услуг, в % к итогу

Составлено автором на основе [13; 14; 15]

За период 2018–2021 гг. и структура импорта транспортных услуг России по видам услуг также претерпела существенные изменения: доля грузовых перевозок увеличилась в 1,6 раза, пассажирских сократилась более чем в 4 раза (см. рис. 6).

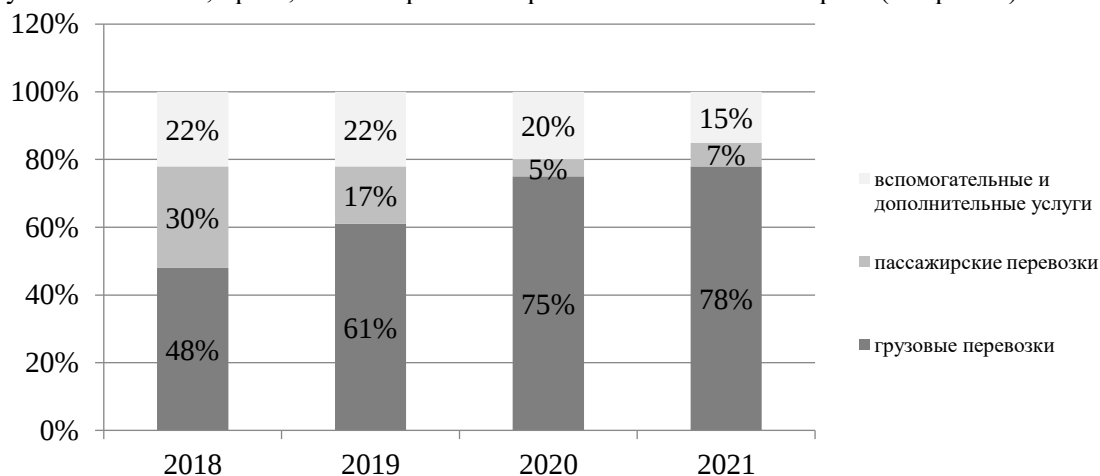


Рисунок 6. – Структура импорта транспортных услуг России по видам услуг, в % к итогу

Составлено автором на основе [13; 14; 15]

В таблице 1 представлено внешнеторговое сальдо по видам транспортных услуг России. В целом за период 2015–2021 гг. сальдо по категории «транспортные услуги» сохранялось положительное за исключением, начиная с 2018 года, отрицательного показателя железнодорожного транспорта, а с 2019 года – и автомобильного. Причиной этому послужило сокращение физических объемов поставок данными видами транспорта из-за рубежа.

Таблица 1 – Внешнеторговое сальдо по видам транспортных услуг России (по методологии платёжного баланса), млн долл. США, 2015–2021 гг.

Виды транспортных услуг	Год						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Морской	1597	1580	1133	1089	678	952	79
Воздушный	820	1547	1500	3086	4975	3274	3250
Железнодорожный	449	134	100	–51	–654	–149	–155
Автомобильный	314	236	206	231	–2349	–2730	–3612
Трубопроводный	1226	1394	1779	1884	2051	1863	1834
Космический	–9,8	34,5	127	128	194	110	129
Всего	4566	5326	5354	6846	5413	3871	1904

Составлено автором на основе [13; 14; 15]

Наибольшие поступления в бюджет страны приносит экспорт воздушного и трубопроводного транспорта. Особая роль трубопроводного транспорта объясняется углеводородной направленностью российского экспорта при большой удаленности ключевых месторождений нефти и газа от стран потребителей энергоресурсов.

Внешняя торговля Российской Федерации транспортными услугами является в географическом аспекте достаточно концентрированной с явным преобладанием во внешнеторговом обороте стран дальнего зарубежья. По данным Центрального банка Российской Федерации, доля стран дальнего зарубежья в экспорте страны данных услуг в среднем за период 2015–2020 гг. составила 91 %, остальное приходится на страны СНГ (см. рис. 7). Итоги 2021 года свидетельствуют о резком увеличении объёма экспорта со странами СНГ. Однако исследователи отмечают, что «почти 60 % импорта и более 30 % экспорта остаются не расшифрованными по географическим направлениям» [18].

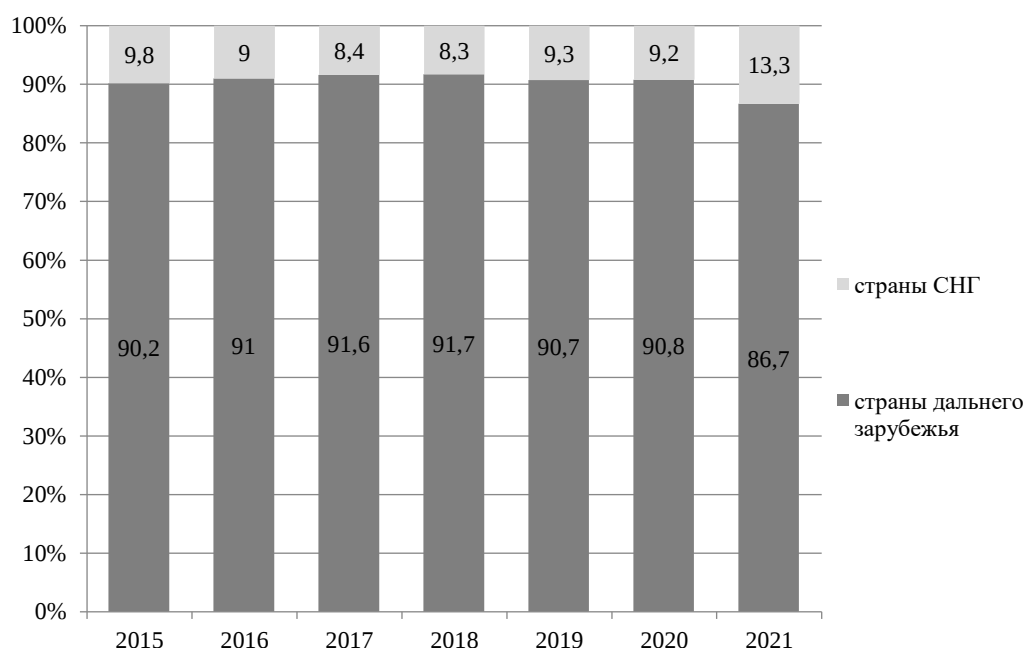


Рисунок 7. – Географическая структура экспорта транспортных услуг из России, 2015–2021 гг., %

Составлено автором на основе [13; 14; 15]

В разрезе отдельных видов транспорта наибольшая доля в экспорте транспортных услуг из России приходится на воздушный вид транспорта. В 2021 г. стоимостной объём экспорта услуг авиационного транспорта в страны дальнего зарубежья составил 5,9 млрд долл. США, что почти в 2 раза ниже значения 2019 года.

Импорт в Россию транспортных услуг также направлен в большей степени из стран дальнего зарубежья (см. рис. 8).

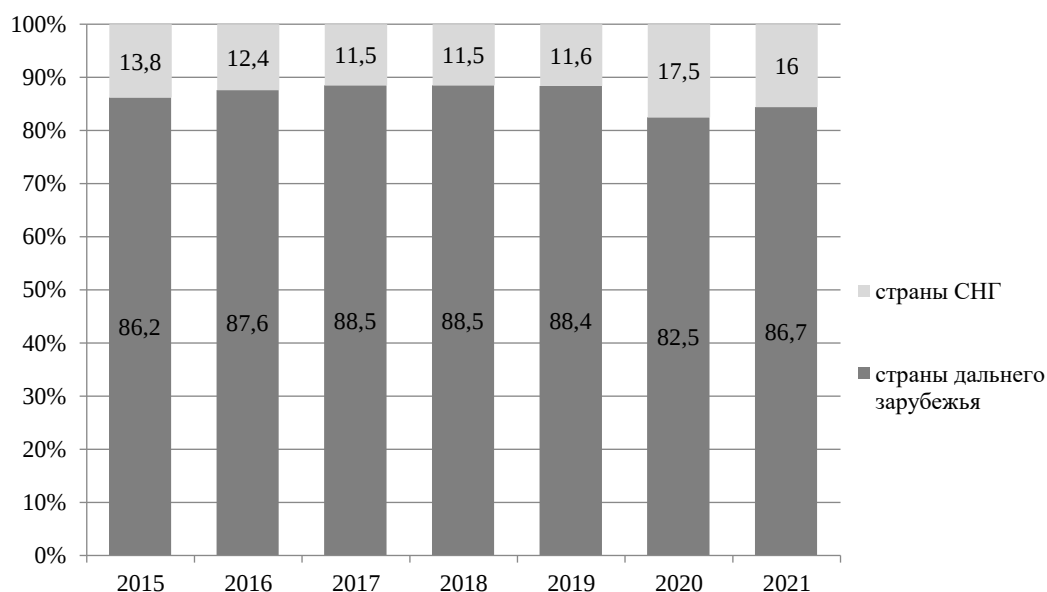


Рисунок 8. – Географическая структура импорта транспортных услуг в Россию, 2015–2021 гг., %

Составлено автором на основе [13; 14; 15]

В среднем доля стран дальнего зарубежья за период 2015–2021 гг. в импорте транспортных услуг России составила 86,9 %, стран СНГ – 13,1 %. В импорте из стран дальнего зарубежья преобладает морской вид транспорта, стоимостной объем импорта демонстрирует стабильный рост до 5,3 млрд долл. США в 2021 году.

Основные торговые партнеры из стран дальнего зарубежья, входящие в 2021 году в топ–5 в части экспорта транспортных услуг из России – Кипр (с показателем 1,9 млрд долл. США), Швейцария, Китай, Германия и ОАЭ.

Среди стран СНГ в экспорте транспортных услуг из России лидирующие позиции занимают Казахстан и Белоруссия (в 2021 году – 36 % (877,3 млн долл. США и 18 % (437,4 млн долл. США) соответственно).

Основные торговые партнеры из стран дальнего зарубежья, входящие в 2021 году в топ–5 в части импорта транспортных услуг в Россию – Кипр (с показателем 0,9 млрд долл. США), Китай, Литва, Латвия и Германия.

Импортёры транспортных услуг в Россию из числа стран СНГ аналогичны экспортерам – Казахстан и Белоруссия (в 2021 году – 39,9 % (1035,3 млн долл. США и 27,9 % (724,7 млн долл. США) соответственно). В целом во внешней торговле транспортными услугами России с этими странами сальдо баланса услуг отрицательное, как и в целом со странами СНГ.

Объем внешнеторгового оборота России транспортными услугами в разрезе основных региональных интеграционных объединений представлен в таблице 2.

Таблица 2 – Внешнеторговый оборот России транспортными услугами в разрезе интеграционных объединений, млн долл. США, 2016–2021 гг.

Интеграционное объединение	Год						Темп роста 2021/ 2016, %
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
ЕАЭС	1584,6	1702,5	1927,4	2791,8	2702,4	3634,6	229,37
ЕС	7532,3	8274,1	9103,9	15803,4	11404,3	13781,4	182,96
АТЭС	3256,4	3905,0	4842,5	6713,5	4810,9	5724,3	175,79
БРИКС	1262,4	1483,1	1777,7	2714,5	2178,0	2835,4	224,60

Составлено автором на основе [13; 14; 15]

Безусловным лидером по объёму внешнеторгового оборота за период 2016–2021 гг. являются страны ЕС.

Однако наиболее динамично развивается торговля транспортными услугами России со странами ЕАЭС и БРИКС. Так, за последние пять лет объём внешнеторгового оборота России со странами, входящими в данные интеграционные объединения, увеличился более чем в 2,2 раза. «Россия является крупнейшей экономикой ЕАЭС, что предопределяет структуру ее внешней торговли» [19, с. 71]. В торговле со странами БРИКС Россия выступает в качестве экспортёра транспортных услуг (сальдо стабильно положительное), в торговле со странами ЕАЭС ситуация обратная – Россия выступает в качестве импортёра транспортных услуг (сальдо стабильно отрицательное).

Сальдо внешней торговли России транспортными услугами в географическом аспекте представлено в таблице 3.

Таблица 3 – Сальдо внешней торговли Российской Федерации транспортными услугами по основным странам–партнерам, 2015–2021 гг., млн долл. США

Страна	Год						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Швейцария	1160	1505	1778	1758	1342	1457	1406
Кипр	482	418	201	491	1063	689	657
Германия	337	220	256	195	12	516	651
ОАЭ	367	460	616	856	660	568	626
США	145	429	578	758	621	332	415
Нидерланды	-	126	143	297	167	156	370
Ирландия	-	433	355	436	560	424	234
Сингапур	240	157	173	197	259	204	177
Китай	600	942	1143	1375	1115	505	142
Корея	82	56	115	129	142	92	59
Мальта	31	12	41	94	149	34	16
Великобритания	647	696	676	621	-36	11	-7
Турция	-	70	22	116	-238	-52	-112
Казахстан	-225	-111	-125	-215	-197	-183	-158
Бельгия	1	1	7	16	41	-20	-220
Беларусь	-197	-244	-233	-203	-174	-350	-287
Польша	-	35	40	2	-236	-264	-407
Дания	15	-12	137	-96	-348	-390	-445
Латвия	-56	-51	-31	-40	-489	-506	-666
Литва	52	7	-9	-12	-906	-832	-939

Составлено автором на основе [13; 14; 15]

Таким образом, наибольшие объемы транспортных услуг Россия экспортирует в Швейцарию, Кипр и Германию, а импортирует — из Литвы и Латвии (при этом исследователи отмечают, что почти 60 % импорта и более 30 % экспорта остаются не расшифрованными по географическим направлениям). В разрезе региональных интеграционных объединений основными торговыми партнёрами в торговле транспортными услугами являются страны ЕАЭС.

Услуги морского транспорта экспортируются в Швейцарию и Кипр, услуги воздушного транспорта – в Германию, Китай, Кипр и ОАЭ. В части прочих транспортных услуг чистый экспорт распределен по странам–партнерам более равномерно, а вот чистый импорт сконцентрирован, прежде всего, на странах–участниках ЕАЭС – Казахстане и Беларуси.

Несмотря на наличие национальных конкурентных преимуществ для развития сферы транспортных услуг, основные среди которых: огромная территория (1 место в Европе), высокий научно-технический, интеллектуальный и технологический потенциал, что создаёт не только предпосылки отраслевой и региональной диверсификации экспорта транспортных услуг из России, но и условия динамичного развития экспорта высокотехнологичных транспортных услуг, существует целый ряд проблем, сдерживающих участие страны в международной торговле транспортными услугами.

С учётом общесистемных проблем развития экспорта транспортных услуг России, основных проблем развития транспортного сектора России в разрезе отдельных видов транспорта, а также проблем конкурентоспособности транзита России к ключевым проблемам транспортного сектора России, сдерживающим, как дальнейшее повышение экспортного потенциала России на международном рынке транспортных услуг, так и реализацию экспортного потенциала с учётом основных геоэкономических приоритетов, можно отнести недостаточную развитость инфраструктуры и мультимодальных перевозок, старение парка транспортных средств, низкую эффективность грузоперевозок.

В рамках «Транспортной стратегии России до 2030 г.» [20] выделено два сценарных варианта развития транспортной отрасли: базовый и инновационный, а в рамках «Стратегии развития экспорта услуг России до 2025 г.» [21] – три: инерционный, целевой и максимальный». Исходя из прогнозных показателей, объем транспортных услуг России на данный момент соответствует инерционному сценарию, что объясняется нестабильным развитием транспортного сектора в условиях ограничений из-за недавней пандемии коронавируса, а также санкционных ограничений.

ВЫВОДЫ

Российская Федерация занимает около 30 % территории Евразийского континента и располагает разветвленной транспортной сетью. Однако, как показало наше исследование, в настоящее время на мировом рынке транспортных услуг Россия не играет существенной роли. На Россию приходится 2,05 % мирового экспорта транспортных услуг (16 место) и 1,28 % мирового импорта (19 место).

У России имеется огромный потенциал для усиления позиций на мировом рынке транспортных услуг. Транспортные услуги являются наиболее значимой категорией экспорта России. Среди всех видов коммерческих услуг удельный вес транспортных услуг за период 2010–2021 гг. в среднем составил 33 %. Транспортные услуги – единственный вид услуг России, по которому стоимость экспорта стабильно превосходит стоимость импорта.

Ранее относительно стабильная структура экспорта транспортных услуг в период 2020–2021 года претерпела существенные изменения: почти в 2,4 раза сократилась доля пассажирских перевозок в пользу увеличения в более чем 1,5 раза грузовых перевозок. За период 2018–2021 года структура импорта транспортных услуг России по видам услуг также претерпела существенные изменения: доля грузовых перевозок увеличилась в 1,6 раза, пассажирских сократилась более чем в 4 раза.

Внешняя торговля России транспортными услугами является в географическом аспекте достаточно концентрированной с явным преобладанием во внешнеторговом обороте услуг стран дальнего зарубежья (доля в экспорте в среднем за период 2015–2021 гг. – 91 %, в импорте – 86,9 %).

В разрезе интеграционных объединений наиболее динамично развивается торговля транспортными услугами России со странами ЕАЭС и БРИКС. Так, за последние пять лет объём внешнеторгового оборота России со странами, входящими в данные интеграционные объединения, увеличился более чем в 2,2 раза. Если в торговле со странами БРИКС Россия выступает в качестве экспортёра транспортных услуг (сальдо стабильно положительное), то в торговле со странами ЕАЭС ситуация обратная – Россия выступает в качестве импортёра транспортных услуг (сальдо стабильно отрицательное).

В качестве одного из основных геоэкономических приоритетов в развитии торговли России транспортными услугами является торговля со странами ЕАЭС. Динамика внешнеторгового оборота характеризуется достаточно высокими темпами роста как в торговле транспортными услугами с интеграционной группировкой в целом, так и в разрезе отдельных стран.

С учётом общесистемных проблем развития экспорта транспортных услуг России, основных проблем развития транспортного сектора России в разрезе отдельных видов транспорта, а также проблем конкурентоспособности транзита России нами выделены ключевые проблемы транспортного сектора России, сдерживающие как дальнейшее повышение экспортного потенциала России на международном рынке транспортных услуг, так и реализацию экспортного потенциала с учётом основных геоэкономических приоритетов: недостаточная развитость инфраструктуры и мультимодальных перевозок, старение парка транспортных средств, низкая эффективность грузоперевозок.

Повышению экспортного потенциала страны в международной торговле транспортными услугами и его эффективной реализации с учётом геоэкономических приоритетов России будет способствовать переход к инновационному сценарию развития транспортного сектора, в том числе цифровизация транспортной системы России, модернизация транспортной инфраструктуры, системное развитие транспортных коридоров.

Список литературы

1. Бодрова М. С. Цифровизация в сфере международной логистики // Вестник транспорта. 2022. № 8. С. 14–15.
2. Быкова О. Н., Пустохина И. В. Вызовы и перспективы развития рынка транспортно-логистических услуг // Экономика, предпринимательство и право. 2020. № 1. [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vyzovy-i-perspektivy-razvitiya-rynka-transportno-logisticheskikh-uslug>
3. Гильяно А. А., Хаустова А. Е. Анализ внешнеторговых грузоперевозок морским транспортом в Российской Федерации за 2013–2017 годы // Актуальные проблемы современной экономики. 2018. № 4. С. 56–59. [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-vneshnetorgovykh-gruzoperevozk-morskim-transportom-v-rossiyskoy-federatsii-za-2013-2017-gody/viewer>
4. Голышкова И. Н., Лобачёв В. В., Метёлкин П. В. Развитие транспортного сектора экономики России в условиях глобализации // Электронный менеджмент в отраслях. 2018. № 2. С. 20–28. [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-transportnogo-sektora-ekonomiki-rossii-v-usloviyah-globalizatsii/viewer>
5. Землянская С. В. Проблемы российских авиакомпаний на мировом рынке грузовых авиаперевозок // Философия социальных коммуникаций. 2014. № 4 (29). С. 91–97. [Электронный ресурс]. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=22809771>
6. Ткаченко Д. И. Состояние и пути развития России на мировом рынке услуг // Вестник университета. 2020. № 6. С. 123–128.
7. Ткаченко Д. И. Перспективы развития экспорта транспортно-логистических услуг // Вестник университета. 2020. № 7. С. 83–87. [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-eksporta-transportno-logisticheskikh-uslug-rossii/viewer>
8. Филина В. Н. Стратегии развития рынка авиационных транспортных услуг // Проблемы прогнозирования. 2019. № 4. С. 50–58. [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategii-razvitiya-rynka-aviatsionnykh-transportnykh-uslug/viewer>
9. Хегай Ю. А. Современные проблемы транспортного освоения Севера и конкурентоспособность транспортных коридоров России в системе международных транспортных коридоров // Теория и практика общественного развития. 2014. № 7. С. 101–104
10. Чупахина Е. Д. Российский железнодорожный транспорт // Институт торговой политики НИУ ВШЭ. 2019. № 3 (19). [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskiy-zheleznodorozhnyy-transport-v-mezhdunarodnoy-torgovle/viewer>
11. Statistics of WTO [Электронный ресурс]. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_bis_e.htm?solution=WTO&path=/Dashboards/MAPS&file=Map.wcdf&bookmarkState=%7b%22impl%22:%22client%22,%22params%22:%7b%22langParam%22:%22en%22%7d%7d
12. Абсаямова С. Г. Россия на мировом рынке транспортных услуг: проблемы и перспективы участия // Техника и технология транспорта: научный Интернет-журнал. 2017. № 2 (3). С. 14. [Электронный ресурс]. URL: <http://transport-kgasu.ru/files/N3-14ET217.pdf>
13. Внешняя торговля Российской Федерации услугами // Статистический сборник. 2018. М., 2019. 329 с. [Электронный ресурс]. URL: http://www.cbr.ru/collection/collection/file/23728/external_trade_in_services_2018.pdf
14. Внешняя торговля Российской Федерации услугами // Статистический сборник. 2020. М., 2021. 321 с. [Электронный ресурс]. URL: http://www.cbr.ru/collection/collection/file/39304/external_trade_in_services_2020.pdf
15. Внешняя торговля Российской Федерации услугами // Статистический сборник. 2021. М., 2022. 324 с. [Электронный ресурс]. URL: http://www.cbr.ru/collection/collection/file/43428/external_trade_in_services_2021.pdf
16. Бирюкова О. В. Основные направления обеспечения экономических интересов российских экспортеров в международной торговле услугами // Российский внешнеэкономический вестник. 2012. № 6. С. 88–102. [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-napravleniya-obespecheniya-ekonomicheskikh-interesov-rossiyskikh-eksporterov-v-mezhdunarodnoy-torgovle-uslugami/viewer>
17. Обзор российского транспортного сектора / KPMG: сайт. [Электронный ресурс]. URL: <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/ru/pdf/2020/08/ru-ru-russian-transport-survey.pdf>

18. Современное состояние внешней торговли услугами / Экономика и жизнь: сайт. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.eg-online.ru/article/401602/>

19. Кравченко В. А., Горлова Л. А. Анализ внешней торговли между странами ЕАЭС и Китаем в контексте устойчивости развития экономических систем // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Экономика и управление. 2022. Т. 8 (74). № 1. С. 66–75.

20. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda>

21. Стратегия развития экспорта услуг до 2025 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/6a532b0291a562e597a55aa491061df7/strategiya.pdf>

Статья поступила в редакцию 23.01.2023