

УДК 338.47

## РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

**А.Б. Бардаль**

*Бардаль Анна Борисовна* – кандидат экономических наук, доцент, старший научный сотрудник. Институт экономических исследований ДВО РАН, ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, Россия, 680042. E-mail: Bardal@ecrin.ru.

Рассмотрены тенденции изменения направлений и масштабов транспортных потоков, формируемых странами СВА в период 1990–2013 гг. Для этого на основе данных международной статистики проанализированы основные тенденции внешней торговли стран СВА как основы международных грузовых и пассажирских перевозок (масштабы и структура торговых потоков стран СВА как в пределах региона, так и со странами «остального мира»). С использованием данных национальной статистики проанализированы процессы трансформации транспортных систем Японии, Республики Корея, КНР: этапы формирования транспортных систем; динамика структуры перевозок, элементов транспортной инфраструктуры, грузоемкости ВВП. Рассмотрены институциональные и технологические факторы интеграции национальных транспортных систем стран СВА.

*Транспортная система, транспортные потоки, транспортная инфраструктура, транспортные услуги, Северо-Восточная Азия, Япония, Республика Корея, КНР.*

DOI: 10.14530/se.2016.1.132-162

### ДИНАМИКА ТОРГОВЫХ И ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ

Увеличение масштабов внешней торговли между странами, безусловно, требует адекватного развития рынка транспортных услуг<sup>1</sup>, выступающего инфраструктурной оболочкой торгово-экономических взаимодействий. Соответственно, развитие национальных транспортных систем<sup>2</sup>, функци-

---

© Бардаль А.Б., 2016

<sup>1</sup> Под рынком транспортных услуг в данной работе понимается взаимодействие производителей транспортных услуг и потребителей, нуждающихся в перевозке [23, с. 36].

<sup>2</sup> С точки зрения внутренней логики представляемого материала транспортная система рассматривается как совокупность путей сообщения, перевозочных средств, технических устройств и т. д., объединенных системой технологических, технических, информационных, правовых, экономических отношений, обеспечивающих удовлетворение потребностей в перевозке грузов и пассажиров всеми видами транспорта (при этом данное понятие имеет множество других содержательных определений [7; 26; 38]).

онирование международных транспортных коридоров, повышение эффективности процедур пересечения границ между странами (сближение технологических нормативов, принятие единых законодательно-правовых основ функционирования транспорта и т. д.) на практике происходит, если этого требует обслуживание формируемых товарных потоков по определенным направлениям. В связи с этим, рассматривая развитие транспортных систем отдельных стран, их взаимодействие на межгосударственном уровне (в рамках регионального рынка транспортных услуг), необходимо понимать, какие тенденции и направления в торгово-экономических взаимоотношениях изучаемых государств преобладают в данном временном периоде и что будет актуально в перспективе.

Отметим в качестве одного из начальных условий, что базовые параметры экономик, входящих в состав Северо-Восточной Азии (СВА), значительно дифференцированы: уровень экономического развития, степень открытости, отраслевая структура выпуска, численность населения, структура и качество трудовых ресурсов и т. д. Значительно различаются характеристики транспортных систем в каждой из стран СВА, направления их текущего развития и долгосрочные ориентиры, масштабы и качественные характеристики сетей, сложившаяся видовая структура, используемые технологии перевозки, значимость транспорта в экономике и другие характеристики.

При этом все страны «большой тройки» СВА занимают существенные позиции на мировом рынке транспортных услуг (*табл. 1*).

Таблица 1

## Ключевые страны СВА на мировом рынке транспортных услуг, 2014 г.

Страна	Доля в общемировом показателе, %	Объем, млрд долл.	Прирост объема, 2005–2014, %
Экспорт транспортных услуг			
КНР	4,0	38,2	11,0
Республика Корея	3,7	35,3	4,0
Япония	4,1	39,5	1,0
Импорт транспортных услуг			
КНР	7,8	96,2	14,0
Республика Корея	2,6	31,6	5,0
Япония	3,7	45,8	1,0

Источник: [46].

Рассмотрим основные направления и тенденции развития транспортных систем отдельных стран СВА, выступающих элементами регионального рынка транспортных услуг, в контексте торговых взаимодействий.

С точки зрения торговых взаимодействий Азия представляет собой один из наиболее динамично развивающихся регионов мировой хозяйственной системы. СВА, в свою очередь, выступает центром экономического развития этого региона. Рост торговли между странами СВА демонстрирует устойчивую динамику (табл. 2).

Таблица 2  
Динамика торговли между странами СВА за период 2001–2014 гг., %\*

В страну / Из страны	Япония	Республика Корея	КНР	КНДР	Монголия	РФ
Япония	–	199,6	403,2	0,3**	873,0	1275,0
Республика Корея	195,4	–	332,5	отсутствует	452,9	1079,9
КНР	332,5	801,5	–	614,3	1804,9	1980,3
КНДР	34,4***	отсутствует	1720,3	–	1500,0	15,6
Монголия	155,1	337,5	2190,1	20,0	–	140,6
РФ	346,4	193,5	369,9	42,2	355,0	–

Примечания. \* При расчете использованы стоимостные показатели экспорта. \*\* Показатель 2006 г. (с 2007 г. экспорт из КНДР в Японию не осуществляется). \*\*\* Показатель 2009 г. (с 2010 г. экспорт из Японии в КНДР не осуществляется).

Источник: рассчитано по данным [28].

За период 2001–2014 гг. торговля стран СВА в пределах региона увеличилась в стоимостном выражении в 4 раза – с 392,6 млрд долл. до 1,6 трлн долл. При этом экспорт увеличился в 3,8 раза, импорт – в 4,4 раза. Отмеченный рост дифференцирован для отдельных стран. Объемы взаимной торговли ключевых стран региона (Япония, Республика Корея, КНР) значительно превосходят остальные потоки. Значительные приросты показателей экспорта стран СВА в Монголию связаны с низкой начальной базой. Отрицательная динамика внешней торговли КНДР сформирована под влиянием политических факторов.

Одновременно менялись масштабы и структура внешнеэкономических связей стран данного региона. Так, доля экспорта стран в пределах региона СВА в общем экспорте этих стран снизилась за период 2001–2014 гг. с 20,8 до 17,7%, т. е. при общем росте торговли между странами в пределах СВА в большей степени увеличились экспортные потоки стран этого региона с остальным миром.

Изменения масштабов и направлений торговли существенно различаются по странам даже в «большой тройке» СВА. В Японии, занимающей по итогам 2014 г. второе место в СВА после КНР по объемам экспорта (690,2 млрд долл.) и импорта (812,2 млрд долл.), существенно усилились в рассматриваемом периоде торговые связи со странами внутри СВА, прежде всего с КНР: показатели экспорта и импорта этой страны в пределах региона выросли в большей степени, чем в страны «остального мира» (табл. 3, 4).

Таблица 3

## Динамика экспорта стран СВА по направлениям за период 2001–2014 гг., %

Страна, регион	Экспорт, всего	Экспорт в страны СВА	Экспорт в «остальной мир»
Япония	171,1	318,2	146,4
Республика Корея	381,0	307,6	433,0
КНР	880,3	507,9	990,7
КНДР	348,5	701,9	92,3
Монголия	1287,6	1751,6	394,3
РФ	498,5	340,6	514,9
СВА, всего	446,5	379,2	464,1

Источник: рассчитано по данным [28].

Таблица 4

## Динамика импорта стран СВА по направлениям за период 2001–2014 гг., %

Страна, регион	Импорт, всего	Импорт из стран СВА	Импорт из «остального мира»
Япония	232,5	302,5	212,0
Республика Корея	179,0	381,1	97,3
КНР	803,9	540,1	920,3
КНДР	137,8	211,7	36,0
Монголия	814,4	867,4	677,0
РФ	684,7	2145,9	559,7
СВА, всего	425,8	537,7	421,7

Источник: рассчитано по данным [28].

Противоположные процессы происходили в КНР, которая, безусловно, лидирует по объемам экспорта и импорта в регионе. За период 2001–2014 гг. экспорт увеличился в 8,8 раза, импорт – в 8 раз, достигнув к концу рассматриваемого периода соответственно 2,3 трлн долл. и 2 трлн долл. При этом торговля со странами, расположенными за пределами СВА, увеличилась более существенно, чем со странами региона (превышение составляет 2 раза по экспорту и 1,7 раза по импорту).

Для Республики Корея тенденции не столь однозначны. За период 2001–2014 гг. экспорт страны увеличился в 3,8 раза (по итогам 2014 г. экспорт составил 573,1 млрд долл.), импорт – в 1,8 раза (252,6 млрд долл.). Торговля Республики Корея характеризуется усилением экспортных потоков за пределы СВА и одновременным ростом импорта из стран СВА.

Масштабы взаимной торговли «большой тройки» СВА представлены в таблице 5.

Таблица 5

Масштабы взаимной торговли ведущих стран СВА, 2014 г.\*

Страна	Экспорт	Импорт
Япония	2. КНР (18,3%) 3. Республика Корея (7,5%)	1. КНР (22,3%) 7. Республика Корея (4,1%)
Республика Корея	1. КНР (25,4%) 3. Япония (5,6%)	1. КНР (17,1%) 2. Япония (10,2%)
КНР	3. Япония (6,4%) 4. Республика Корея (4,3%)	1. Республика Корея (9,7%) 2. Япония (8,3%)

*Примечание.* \* Место страны в рейтинге торговых партнеров и доля данной страны в общем показателе (экспорта либо импорта).

*Источники:* составлено по данным [29; 47].

Таким образом, процессы формирования и развития транспортных систем в странах «большой тройки» СВА обусловлены происходящими внешнеэкономическими взаимодействиями. Обозначим наиболее важные из них за период 2001–2014 гг.:

- со стороны Японии усилился интерес к развитию транспортных связей с КНР, поскольку значительно увеличились торговые взаимодействия;
- Республика Корея заинтересована в формировании транспортных связей как со СВА, так и с остальным миром, поскольку опережающими темпами росли экспортные грузопотоки за пределы региона и импортные потоки со странами в пределах региона (прежде всего с КНР);
- КНР заинтересована в развитии транспортных связей за пределами СВА, поскольку эта страна в меньшей степени, нежели другие страны региона, связана экспортно-импортными операциями со странами СВА. Стремительно растущие торговые потоки КНР направляются в большей степени за пределы региона.

Адекватность сделанных выводов подтверждается заявляемыми направлениями международного сотрудничества рассмотренных стран. Республика Корея и КНР в последние годы предложили свои проекты «Евразийская инициатива» (октябрь 2013 г.) и «Экономический пояс Шелкового пути» (сентябрь 2013 г.), включающие наряду с другими вопросами широкий спектр проектов по развитию транспортной инфраструктуры.

Изменение детально фиксируемых статистикой стоимостных показателей внешней торговли и изменение физических характеристик товарных потоков (номинального веса грузов, перевозимых в экспортно-импортных направлениях) не пропорциональны, однако можно уверенно говорить о значительном увеличении нагрузки на транспортные системы стран региона СВА за 2001–2014 гг., что подтверждается возрастающими объемами торговли и перевалки в ключевых морских портах региона<sup>1</sup> (табл. 6).

<sup>1</sup> Морским транспортом осуществляется более 90% перевозок между ключевыми странами СВА.

Таблица 6

Рейтинг крупнейших контейнерных портов мира, млн ДФЭ<sup>1</sup>

2001		2014	
Порт (страна)	Объем перевалки	Порт (страна)	Объем перевалки
Гонконг (САР КНР)	17,8	Шанхай (КНР)	35,3
Сингапур (Сингапур)	15,6	Сингапур (Сингапур)	33,9
Пусан (Республика Корея)	8,1	Шэньчжэнь (КНР)	24,0
Каошинг (Тайвань)	7,5	Гонконг (САР КНР)	22,2
Шанхай (КНР)	6,3	Нинбо-Чжоушань (КНР)	19,5
Роттердам (Нидерланды)	6,1	Пусан (Республика Корея)	18,7
Лос-Анджелес (США)	5,2	Циндао (КНР)	16,6
Шэньчжэнь (КНР)	5,1	Гуанчжоу (КНР)	16,4
Гамбург (Германия)	4,7	Дубай (ОАЭ)	15,3
Лонг-Бич (США)	4,5	Тяньцзинь (КНР)	14,1

Источник: [39].

За период 2001–2014 гг. значительно увеличилось число крупных портов в КНР, возросли масштабы перевалки: например, через порт Шанхай в 5,6 раза; порт Шэньчжэнь – в 4,7 раза.

Рассмотрим более подробно ключевые параметры динамики транспортных систем стран СВА<sup>2</sup>, характеристики и базовые направления их развития.

## КЛЮЧЕВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ СТРАН СВА

СВА представляет собой регион, крайне неоднородный с точки зрения основных показателей развития транспорта в отдельных странах (табл. 7).

В настоящее время в СВА уже сформированные, высокотехнологичные транспортные системы Японии и Республики Корея соседствуют с чрезвычайно быстро развивающейся системой Китая, крайне отсталыми транспортными системами Монголии и КНДР, скудной по масштабу и технически несовершенной системой российского Дальнего Востока. Анализировать столь различные объекты довольно сложно<sup>3</sup>. Представим краткую характеристику текущего состояния и целевых векторов развития транспорта каждой из стран СВА.

<sup>1</sup> ДФЭ – контейнер в 20-футовом эквиваленте.

<sup>2</sup> В рамках данной работы не будет подробно рассматриваться транспортная система Дальнего Востока РФ, поскольку наличие достаточно большого перечня работ по этой теме и ограничение объема данного материала побуждают сделать акцент на другие страны.

<sup>3</sup> Трудности начинаются с отсутствия возможности прямого сопоставления показателей статистического учета в различных странах. Например, различны внутренняя классификация автомобильных дорог, система учета объектов инфраструктуры по видам транспорта и т. д.

Таблица 7

**Основные элементы транспортной инфраструктуры, 2013 г.**

Страна / регион страны	Протяженность железных дорог, тыс. км			Протяженность автодорог, тыс. км		Аэропорты гражданской авиации, ед.	Морские порты, ед.
	всего	электрифицированных	высокоскоростных	всего	скоростных		
РФ	85,6	50,6	0	1557,3	1,1	297	67
российский Дальний Восток	8,8	2,2	0	97,9	0	90	22
Япония	27,6	15,2	2,7	1208,8	8,4	97	125**
Республика Корея	3,6	2,2	0,4	106,2	4,0	111	25
КНР	103,1	36,0	11,1	4356,2	104,4	202	198*
КНДР	6,4	5,7	0	25,6	0,7	82	8
Монголия	1,9	0	0	49,3	0	44	0

*Примечания.* \* Порты, открытые для международных операций. \*\* Международные порты, имеется также 933 внутренних порта.

*Источники:* [4; 11; 14; 15; 19; 22; 24; 30; 37; 52; 54; 56].

### **Япония**

Исторически в силу островного положения в экономике Японии традиционно широко использовался морской транспорт. Первоначально этот вид транспорта использовался как для обеспечения внешних связей, так и для внутренних перевозок, реализуя каботаж. В начале XX в., с развитием железнодорожной сети<sup>1</sup>, ведущую роль во внутренних перевозках играл железнодорожный транспорт. После Второй мировой войны железнодорожный транспорт несколько утратил свои позиции. Во-первых, во время войны дорожное полотно и объекты инфраструктуры железных дорог были существенно повреждены и требовали значительных финансовых средств и времени на восстановление; во-вторых, железные дороги начали уступать в конкурентной борьбе стремительно развивающемуся автомобильному транспорту.

Транспортный комплекс в этот период стал одним из приоритетов стремительного послевоенного восстановления и развития экономики Японии, особый акцент был сделан на автомобилестроение и автомобильный транспорт. При этом железнодорожный транспорт сохранял свои позиции еще некоторое время. В 1950 г. этим видом транспорта перевозилось 83,9% пассажиров и выполнялось 89,8% общего пассажирооборота, а также перевозилось 31,6% объемов грузов и выполнялось 52,3% грузооборота [30]. Однако постепенно, с развитием дорожной сети и масштабной автомобилизацией, структура перевозок транспортной системой Японии модифицировалась в пользу автомобильного транспорта.

<sup>1</sup> Первая железная дорога Японии была сдана в эксплуатацию в 1872 г. (Токио – Иокогама).

В начале 1970-х гг. в Японии был поставлен вопрос о выборе приоритетов научно-технического развития, в т. ч. в сфере транспорта и транспортного машиностроения. С учетом ситуации в мировой хозяйственной системе, сложившихся внешних связей страны, имеющегося научно-производственного задела и др. в качестве приоритетов транспортной политики были выбраны железнодорожный, автомобильный и морской виды транспорта. Принимая во внимание ограниченность ресурсов и уровень международной конкуренции, государство в тот период отказалось от равноценной целевой поддержки и развития всех элементов транспортного комплекса, оставив за границами повышенного внимания, например, воздушный транспорт. В отношении видов транспорта, не включенных в приоритетный список, предполагалось проведение политики заимствования научно-технических достижений (приобретение техники, лицензий, патентов) зарубежных стран [1]. Авиастроение, например, развивалось совместно с США и странами Европы. В 1990-е гг. Япония начала восстанавливать собственное авиастроение, в 2003 г. была принята государственная программа развития авиации, в рамках которой разработан первый национальный гражданский реактивный авиалайнер [50].

Новый интерес к железнодорожным перевозкам наблюдается с внедрением технических нововведений. Электрификация линий (начало в 1950-е гг.), строительство скоростных дорог (в 1964 г. открыта первая высокоскоростная линия Токио – Осака), участков дорог с использованием системы магнитной левитации (с 2005 г. эксплуатируется линия Линимо), соединение железнодорожными линиями крупных островов государства (в 1988 г. открыты тоннель между Хонсю и Хоккайдо, мост между Хонсю и Сикоку) и т. д. повысило пассажиропоток железнодорожного транспорта.

За последние два десятилетия структура перевозок транспортной системой не претерпела значительных изменений: основным видом транспорта в перевозках грузов и пассажиров Японии является автомобильный (*табл. 8*).

По итогам 2013 г. автомобильным транспортом Японии ежегодно перевозится 56,3 млрд чел. и 4,4 млрд т грузов. При относительно стабильной сложившейся структуре перевозок незначительное увеличение удельного веса железнодорожного транспорта связано с растущими трудностями передвижения по автодорогам, вызванными стремительной автомобилизацией населения, а также параллельным расширением сети скоростных железных дорог в стране, повышающих комфортность поездок и снижающих время в пути при использовании железнодорожного транспорта.

В период 1990–2013 гг. протяженность автомобильных дорог в Японии возросла на 8,4% (в т. ч. скоростных на 79,8%), в то время как число транспортных средств увеличилось на 32,7%. В это же время протяженность сети железных дорог в стране увеличилась на 0,7% при росте высокоскоростных

дорог на 42,5% [51]. К настоящему времени все города страны с населением более 500 тыс. чел. соединены высокоскоростными автомагистралями, четыре основных острова Японии (Хоккайдо, Хонсю, Сикоку и Кюсю) имеют между собой транспортные связи в виде мостов и тоннелей, в т. ч. организовано железнодорожное сообщение.

Таблица 8

Удельный вес отдельных видов транспорта Японии, %\*

Вид транспорта	Численность перевезенных пассажиров		Объем перевезенных грузов		Пассажиры-оборот		Грузооборот	
	1990	2013	1990	2013	1990	2013	1990	2013
Железнодорожный	28,1	29,4	1,2	0,8	27,7	25,9	4,9	4,9
Автомобильный	71,5	70,1	82,7	75,0	61,0	53,2	49,6	49,7
Водный	0,2	0,1	16,0	24,2	0,5**	0,3**	44,4**	42,7**
Воздушный	0,2	0,4	н/з	0,1	10,9	20,7	1,1	2,7
Всего	78 009,1	84 691,0	7388,6	5795,8	1298,3	1371,6	547,0	421,8
	млн чел.		млн т		млрд пасс-км		млрд т-км	

Примечания: н/з – значение менее 0,1%. \* Несовпадение суммы долей со 100% происходит вследствие округления отдельных значений. \*\* Каботажные перевозки.

Источники: [30; 51].

За период 1990–2013 гг. в целом возросла густота наземной транспортной сети (км на 100 км<sup>2</sup> территории), в т. ч. автомобильных дорог с твердым покрытием с 204,2 до 259,3; железных дорог с 7,2 до 7,3. Развитие сетей и повышение эффективности транспортных перевозок привело к снижению грузоемкости ВВП (по ППС) Японии за рассматриваемый период с 0,23 до 0,09 т-км/долл.<sup>1</sup> Этот факт может свидетельствовать об оптимизации процессов перевозки при расширении возможностей рационального планирования маршрутов с развитием дорожной сети.

Статистика международных перевозок морским транспортом Японии свидетельствует об увеличении объемов перевозимых грузов за период 1990–2013 гг. на 71%, до 1,0 млрд т по итогам 2013 г., в т. ч. произошло увеличение экспорта за период на 22,4 млн т; импорта – на 65,3 млн т; транзитных грузов – на 336,9 млн т [44]. Информация о грузообороте морского транспорта при выполнении международных перевозок в доступных источниках статистики отсутствует.

<sup>1</sup> Рассчитывается как соотношение грузооборота к ВВП страны, показывает масштабы транспортной работы в формировании ВВП. Считается, что положительным является понижающаяся тенденция. Снижению грузоемкости ВВП могут способствовать: сокращение дистанции перевозок за счет рационального размещения производительных сил; изменение структуры экономики с опережающим ростом третичного сектора; изменение отраслевой структуры выпуска с повышением доли высокотехнологичной продукции. ВВП по ППС взято по данным [57].

Транспортная система Японии является одной из наиболее высокотехнологичных в мире. В стране постоянно проводятся исследования новых возможностей развития транспортных средств и сетей. Так, в 1962 г. начались исследования по созданию систем магнитной левитации. Начиная с 1972 г. было построено несколько тестовых участков пути с применением этой технологии перевозки, результаты использования которых показали эффективность нововведений. В 2009 г. Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии признало, что системы магнитной левитации готовы для коммерческого использования. С 2011 г. ведется планирование строительства линий маглева между Токио и Нагоя (завершение проекта намечено на 2027 г.) и далее до Осаки (завершение проекта в 2045 г.).

К основным направлениям развития транспорта Японии можно отнести: более широкое применение интеллектуальных транспортных систем, развитие новых систем высокоскоростного железнодорожного транспорта (в т. ч. магнитной левитации), создание транспортной инфраструктуры для «безбарьерной среды», модификацию элементов транспортной системы с учетом потребностей людей пожилого возраста, внедрение энергосберегающих технологий на транспорте, повышение экологичности всех видов транспорта (снижение уровня выбросов, шума и т. д.).

### **Республика Корея**

Политико-географические особенности положения государства определяют особенности распределения функций между отдельными видами транспорта, а также масштабы их развития. В сложившихся для Республики Корея условиях фактически островного положения морской и воздушный виды транспорта традиционно обслуживают все виды внешних взаимодействий, а внутристрановые перевозки обеспечиваются автомобильным и железнодорожным транспортом. Динамика ключевых показателей по видам транспорта приведена ниже (*табл. 9*).

В период 1990–2013 гг. структура основных показателей перевозок грузов и пассажиров имела относительно стабильный характер. Развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта, существенные темпы дорожного строительства привели к увеличению значимости данных видов транспорта в перевозках.

В целом объем перевозимых транспортной системой страны грузов увеличился за 1990–2013 гг. в 3,6 раза и достиг 2,0 млрд т. в 2013 г. За этот период произошло сокращение грузовых перевозок железнодорожным транспортом (на 31,2%) при увеличении перевозок морским (в 4,4 раза) и автомобильным (в 3,4 раза) видами. Грузоёмкость ВВП (по ППС) снизилась в рассматриваемый период с 5,6 до 0,8 т-км/долл. [40; 57].

Перевозки пассажиров увеличились на всех видах транспорта. По итогам 2013 г. численность перевезенных транспортной системой Республики Корея пассажиров составила 27,7 млрд чел.

Таблица 9

Удельный вес отдельных видов транспорта Республики Корея, %\*

Вид транспорта	Численность перевезенных пассажиров		Объем перевезенных грузов		Пассажирооборот		Грузооборот	
	1990	2013	1990	2013	1990	2013	1990	2013
Железнодорожный	4,8	4,4	10,4	2,0	18,6	6,7	0,7	2,8
Автомобильный**	95,0	95,2	38,6	36,0	55,9	62,8	0,5	8,5
Водный	0,1	0,1	50,9	61,9	0,4	0,4	98,5	88,5
Воздушный	0,2	0,3	0,2	0,2	25,2	30,1	0,2	0,3
Всего	13 395,9	27 659,5	557,8	2005,9	160,6	575,2	1882,3	1403,1
	млн чел.		млн т		млрд пасс-км		млрд т-км	

*Примечания.* \* Несовпадение суммы долей со 100% происходит вследствие округления отдельных значений. \*\* С 2011 г. изменилась система статистического учета перевозок автомобильным транспортом: были включены перевозки грузов и пассажиров личным автотранспортом.

*Источник:* [52].

Снижение роли железнодорожного транспорта в перевозках грузов стало следствием масштабной автомобилизации страны, произошедшей под воздействием проведения политики развития собственной автомобильной промышленности в 1970–1980 гг. Именно целенаправленная государственная политика предопределила существенную роль автомобильного транспорта в перевозках грузов и пассажиров в пределах страны. После окончания Корейской войны (1950–1953 гг.), на территории страны происходила лишь сборка автомобилей из запчастей иностранных компаний (американских, японских и итальянских). В начале 1970-х гг. правительство Республики Корея перешло к поддержке собственной автомобильной промышленности. Был принят ряд документов, в том числе «Пятилетний план развития автомобильной промышленности» (1962 г.), «Акт о защите автомобильной промышленности» (1962 г.), «Комплексный план развития автомобильной промышленности» (1964 г.), «Долгосрочный план развития автомобильной промышленности» (1974 г.) и др.

В этот период правительством страны в качестве объектов поддержки были выбраны четыре корейские компании с целью развития собственной автомобильной промышленности<sup>1</sup>. Эти компании с одной стороны получили политическую (ограничения на импорт автомобилей) и финансовую поддержку

<sup>1</sup> Это были компании Kia, Hyundai Motors, Asia Motors и ShinJu. Через несколько лет на рынке осталось лишь три компании: произошло слияние Kia и Asia Motors, а также на базе компании ShinJu было создано совместное предприятие Daewoo General Motors – Daewoo Motors.

(льготные условия доступа к кредитным средствам). С другой стороны, выбранные компании получили целевую установку развития – доведение объема выпуска до 50 тыс. ед. автомобилей в год для каждой фирмы, локализация производства комплектующих до 85% к 1975 г. и 91% к 1980 г., увеличение доли продаж автомобилей малой мощности до 80% внутреннего рынка, достижение общего объема экспорта 75 тыс. ед. к 1981 г. Для доступа к технологиям в период 1962–1987 гг. было заключено 183 лицензионных соглашения [32].

Таким образом, в развитии автомобильной промышленности Республики Корея можно выделить три этапа: подготовка к собственному производству (1962–1971 гг.), развитие корейских моделей автомобилей (1972–1982 гг.), массовое производство и глобализация (1983 г. – настоящее время).

Параллельно развитию автомобильной промышленности происходило развитие дорожного хозяйства. Если к 1960 г. 20,9% дорог имели твердое покрытие, то к 2014 г. – 91,6%. В начале 1970-х гг. в стране появились первые скоростные автодороги, началось масштабное строительство дорожной сети, в т. ч. дорог, строительство которых финансировалось с привлечением частных инвесторов и эксплуатируемых на платной основе.

Автомобильные дороги в Республике Корея подразделяются на национальные и местные (провинциальные и сельские). Национальные дороги соединяют наиболее важные города страны, провинциальные создают автодорожную сеть для поездок между населенными пунктами провинции (рис. 1).

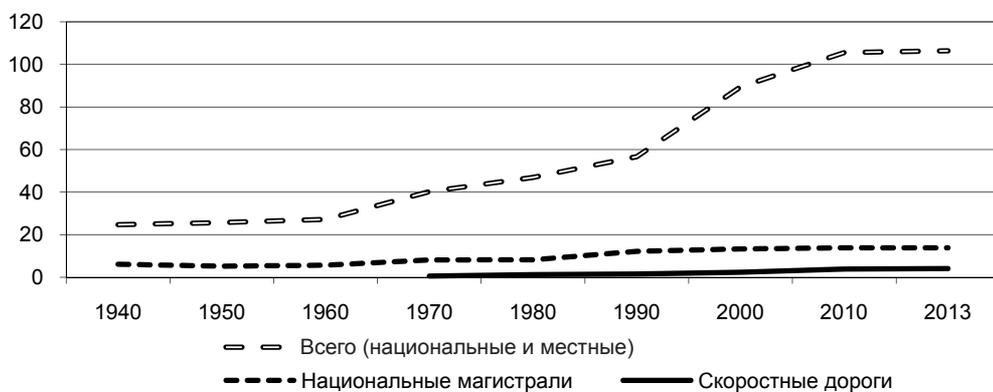


Рис. 1. Динамика протяженности дорожной сети Республики Корея, тыс. км

Источник: [40].

В Республике Корея за период 1990–2013 гг. возросла густота наземной транспортной сети (км на 100 км<sup>2</sup> территории), в т. ч. автомобильных дорог с твердым покрытием с 3,1 до 3,6, железных дорог с 40,5 до 87,6.

Однако темпы автомобилизации в Республике Корея превышали темпы строительства автомобильных дорог. Если в 1990 г. на один автомобиль при-

ходило 16,7 м дорожного полотна, то к 2013 г. этот показатель снизился до 5,5 м. Соответственно, в стране возникает все больше проблем с организацией дорожного движения и более актуальным становится использование новых технологических решений – применение систем «умных (или интеллектуальных) дорог».

Власти страны стали уделять больше внимания планированию развития автомобильных дорог. До 1999 г. проекты по строительству автодорог включались в общие пятилетние планы экономического развития государства, затем это направление стало самостоятельным объектом планирования. Был принят «Первый генеральный план совершенствования автомобильных дорог» на период 1999–2011 гг. В настоящее время реализуется «Второй генеральный план совершенствования автомобильных дорог», охватывающий период 2011–2020 гг. [41]

Развитие высокоскоростных железных дорог стало для Республики Корея одной из возможностей снижения нагрузки на автомобильные магистрали, сокращения разрыва в условиях развития отдельных регионов страны, снижения уровня загрязнения от транспорта и числа дорожно-транспортных происшествий [33]. Проект создания ВСМ был начат в 90-х гг. XX в., реализован в два этапа. На первом этапе (1996–2002 гг.) акцент был сделан на разработке и производстве собственного подвижного состава для высокоскоростных дорог. Второй этап (2002–2007 гг.) был сфокусирован на отработке модели коммерческой эксплуатации ВСМ<sup>1</sup>, тестировании и отработке систем безопасности при перевозках. В 2015 г. в стране действовало четыре линии скоростного движения общей протяженностью 818,9 км, однако только две из них являлись специализированными ВСМ с допустимой скоростью перевозки более 300 км/ч (общая протяженность этих линий 599,8 км). Развитие сети ВСМ в совокупности с проблемами чрезмерной автомобилизации привело к обострению межвидовой конкуренции в секторе пассажирских перевозок между железнодорожным и автомобильным видами транспорта.

С развитием системы ВСМ в Республике Корея изменилась парадигма транспортной мобильности населения. За несколько десятилетий произошло качественное изменение условий транспортной доступности территории страны для населения. При этом ключевые установки транспортной мобильности населения изменялись во времени следующим образом:

- «зона проживания, достижимая за один день» (1970-е гг.);
- «однодневная пригородная зона» (1990-е гг.), т. е. зона, в пределах которой человек может перемещаться, с возможностью вернуться домой в течение одного дня;

<sup>1</sup> Первая линия ВСМ в Республике Корея между городами Сеул и Пусан была сдана в эксплуатацию в 2004 г.

- «перемещение куда угодно за 90 минут» (должно быть обеспечено к 2020 г.), т. е. транспортная достижимость любой точки страны за 90 минут [34]. В реальности это означает целевую установку на создание транспортной связи между крупными городами страны с использованием ВСМ с тем, чтобы время на дорогу между ними не превышало 90 минут.

К настоящему времени, по оценкам специалистов, около 85% территории Республики Корея расположено в зоне менее чем трехчасовой достижимости железнодорожным транспортом.

Направления развития транспортной системы [48]: увеличение безопасности автомобильного транспорта через повышение качества дорожного покрытия, внедрение взаимодействующих интеллектуальных транспортных систем; развитие дорожной сети с целью обеспечения свободного доступа из любой точки страны к национальной дорожной сети; развитие сети высокоскоростных дорог; развитие высокими темпами сети ВСМ (скорость до 430 км/ч)<sup>1</sup>; увеличение средней скорости на железных дорогах (не высокоскоростных) до 230 км/ч; повышение качества транспортного обслуживания Сеула (система скоростного метро, городских скоростных железных дорог); разработка новых транспортных технологий (железнодорожных, маглев<sup>2</sup>, беспроводной трамвай и т. д.); повышение экологичности транспортных систем; поддержка авиастроения; развитие логистических центров и т. д.

## КНР

Стремительное развитие страны после перехода к «политике открытости» в 1978 г. оказало значительное влияние, в т. ч. на развитие транспортной системы, обеспечивающей перемещение возрастающих грузовых и пассажирских потоков. К 1990 г. темпы изменений набрали свою силу, и за период до 2013 г. масштабы перевозок существенно изменились: объем перевезенных грузов увеличился в 4,2 раза (достигнув 40,3 млрд т в 2013 г.), пассажиров – в 2,8 раза (21,2 млрд чел. в 2013 г.). Определенные модификации произошли и в структуре перевозок по видам транспорта (*табл. 10*). Ведущую роль по числу перевезенных пассажиров на современном этапе занимает автомобильный транспорт (87,3% общего числа перевезенных пассажиров в 2013 г., увеличение на 3,4% с 1990 г.). По итогам 2013 г. число перевезенных автомобильным транспортом Китая пассажиров составило 18,5 млрд чел., тогда как железнодорожным транспортом перевезено 2,1 млрд чел. Однако при этом удельный вес автомобильного вида транспор-

<sup>1</sup> К 2020 г. протяженность ВСМ должна увеличиться в 6,4 раза (до 2362 км).

<sup>2</sup> В 2016 г. в Республике Корея начались перевозки поездами маглев из Сеула до международного аэропорта Инчхон со скоростью до 110 км/ч [13].

та в общем пассажирообороте снизился за рассматриваемый период на 5,8% (до 40,8%). Учитывая значительную площадь страны, можно отметить, что перевозки населения на дальние расстояния выполняются железнодорожным транспортом, доля которого в общем пассажирообороте хотя и снизилась с 1990 г. на 8%, но по-прежнему достаточно велика (38,4%). Заметный рост произошел в показателях перевозок воздушным транспортом КНР за рассматриваемый период: число перевезенных пассажиров увеличилось в абсолютном значении в 21 раз. Общий рост уровня жизни населения и развитие воздушного транспорта страны привели к значительному увеличению пассажирооборота авиации до 20,5% в общей структуре по итогам 2013 г. (тогда как в 1990 г. его доля составляла лишь 4,1%).

Таблица 10

**Удельный вес отдельных видов транспорта в КНР, %\***

Вид транспорта	Численность перевезенных пассажиров		Объем перевезенных грузов		Пассажирооборот		Грузооборот	
	1990	2013	1990	2013	1990	2013	1990	2013
Железнодорожный	12,4	9,9	15,8	9,8	46,4	38,4	41,5	17,7
Автомобильный	83,9	87,3	75,8	76,3	46,6	40,8	13,1	33,9
Водный	3,5	1,1	8,4	13,9	2,9	0,2	45,3	48,3
Воздушный	0,2	1,7	н/з	н/з	4,1	20,5	н/з	0,1
Всего	7726,8	21 230,0	9548,5	40 337,0	562,8	2757,0	2558,1	16 541,8
	млн чел.		млн т		млрд пасс-км		млрд т-км	

*Примечания:* н/з – значения менее 0,1%. \* Несовпадение суммы долей со 100% происходит вследствие округления отдельных значений.

*Источники:* [18; 19].

Основной объем грузов в КНР в настоящее время перевозится автомобильным транспортом, доля которого в общей структуре перевозок за рассматриваемые 24 года изменилась незначительно – с 75,8 до 76,3%. Перевозки на дальние расстояния традиционно выполняются морским транспортом: его удельный вес в грузообороте составляет 48,3%, тогда как в объеме перевезенных грузов лишь 13,9%. Морской транспорт обслуживает подавляющую часть внешнеэкономических взаимодействий страны, объем перевезенных по морю грузов за период 1990–2013 гг. увеличился в семь раз и составил 5,6 млрд т в 2013 г.

В рассматриваемом периоде произошло стремительное развитие дорожной сети КНР:

- протяженность автомобильных дорог увеличилась в 4,5 раза;
- сформирована сеть скоростных автодорог протяженностью 104,4 тыс. км;

- протяженность железных дорог увеличилась в 1,9 раза;
- протяженность электрифицированных железных дорог увеличилась в 5,2 раза (в 2013 г. 34,9% всех железных дорог были электрифицированы, в 1990 г. этот показатель составлял лишь 12,9%);
- активно формируется сеть высокоскоростных железных дорог (программа строительства ВСМ стартовала в 2003 г., в 2013 г. протяженность ВСМ в стране составила 11,1 тыс. км<sup>1</sup>).

Значительно возросла плотность наземной транспортной сети в КНР за период 1990–2013 гг. (км на 100 км<sup>2</sup> территории), в т. ч. автомобильных дорог с твердым покрытием с 10,7 до 45,4; железных дорог с 0,6 до 1,1. Развитие транспортной системы привело к снижению показателя грузоемкости ВВП (по ППС) за рассматриваемый период с 2,3 до 1,0 т-км на долл. [20].

Развитие транспортной сети сопровождалось увеличением среднего расстояния перевозок (табл. 11).

Таблица 11

## Среднее расстояние перевозки в КНР, км

Вид транспорта	Пассажиры, 1 чел.		Грузы, 1 т	
	1990	2013	1990	2013
Железнодорожный	273,0	503,1	705,0	735,4
Автомобильный	40,4	60,7	46,4	181,2
Водный	60,6	28,0	1447,3	1419,0
Воздушный	1388,6	1598,0	2216,2	3035,7

Источники: расчеты автора по: [18; 19].

За период 1990–2013 гг. значительно увеличилось среднее расстояние перевозки грузов автомобильным транспортом (в 3,9 раза), отражающее развитие дорожной сети в стране, а также увеличилось расстояние перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, связанное с развитием высокоскоростного движения, в 1,8 раза.

Одним из наиболее активно развивающихся сегментов транспортной системы КНР является морской транспорт. Исторически модернизация и строительство новых портов происходили вслед за изменением потребности обслуживания внешнеэкономических потоков КНР в рамках пятилетних планов экономического развития страны. В рамках шестой пятилетки (1980–1985 гг.) строительство портов было выделено в качестве национального приоритета КНР. За этот период пропускная способность портов достигла 300 млн т. По итогам реализации седьмого и восьмого пятилетних планов

<sup>1</sup> Перевозки со скоростью свыше 250 км/ч. Если рассматривать возможность перевозок по железным дорогам со скоростью свыше 200 км/ч, то протяженность ВСМ в Китае приближается к 14 тыс. км.

(1995 г.) пропускная способность портов страны увеличилась до 700 млн т. К 2011 г. в КНР было 24 порта, мощность каждого из которых превышала 100 млн т. По итогам 2014 г. в число десяти крупнейших морских портов мира по показателю перевалки контейнеров вошли шесть китайских портов.

Основными направлениями развития транспортной инфраструктуры КНР являются:

- разделение пассажирского и грузового движения на железнодорожном транспорте (развитие сети высокоскоростных железных дорог для пригородного и междугородного пассажирского движения, формирование сети железных дорог на западе страны и совершенствование сети в центральных и восточных районах с долей электрифицированных участков более 50% общей протяженности, общая протяженность железных дорог к 2020 г. должна достигнуть 120 тыс. км);
- экспансия на международный рынок воздушного транспорта (создание к 2030 г. в Китае не менее трех аэропортов-хабов мирового уровня и 10 национального), формирование эффективной аэропортовой сети в стране, в т. ч. увеличение числа аэропортов гражданской авиации;
- государственная поддержка судостроения и развитие национальной системы речных и морских портов;
- развитие транспортных систем крупных городских агломераций, в т. ч. за счет активного формирования систем общественного транспорта (строительства метрополитена и т. д.);
- повышение экологических требований к транспортной системе;
- повышение уровня технологичности транспортных средств и транспортных сетей и т. д.

### **Монголия**

Особенности географического положения страны и исторически сложившаяся траектория ее экономического развития выражаются в том числе в базовых аспектах формирования транспортной системы. Монголия не имеет выхода к морю, но обладает стратегически важным расположением с точки зрения сухопутного транзита по направлению Азия – Европа. Основы современной транспортной системы этой страны были заложены в 40–60-х гг. прошлого века с использованием ресурсов СССР, прекратившего в определенное время оказываемую всестороннюю поддержку вследствие возникновения существенных внутренних проблем.

В настоящее время Монголия старается наиболее полно использовать все возможности поддержки строительства новых элементов транспортной инфраструктуры, реконструкции и модернизации уже имеющихся объектов, предоставляемые международным сообществом. Происходит поиск новых

партнеров, в качестве которых наиболее активно проявляются Китай, Республика Корея, Япония. При этом нередко интересы вовлеченных в процесс стран не совпадают. Россия, неизменно сохраняя статус традиционного компаньона, в определенной мере утрачивает значимость и влияние на развитие транспортного комплекса Монголии.

На территории Монголии функционируют две основные железнодорожные линии, входящие в состав Улан-Баторской железной дороги (УБЖД). Основную магистраль, связывающую Улан-Батор с Москвой и Пекином, называют Трансмонгольской железнодорожной магистралью (протяженность 1,1 тыс. км), также в стране функционирует железная дорога между Монголией и Россией по направлению Чойбалсан – Борзя. Общая протяженность железнодорожных путей страны составляет 1815 км, железные дороги не электрифицированы.

Основная линия железной дороги была построена в 1949–1955 гг. силами СССР. В июне 1949 г. между правительствами СССР и Монгольской Народной Республики было заключено «Соглашение об учреждении совместного акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога»», в котором доля СССР составляла 51%, а доля МНР – 49% [5]. В настоящее время соотношение долей России и Монголии в уставном капитале АО «УБЖД» является паритетным.

Железнодорожный транспорт в Монголии играет основную роль в транспортном обеспечении внешнеторговых потоков, обслуживая порядка 90% грузовых и 50% пассажирских перевозок экспортно-импортного и транзитного направлений. Железная дорога обеспечивает также перевозки массовых грузов по территории страны (48,4% общего объема перевозимых железной дорогой грузов). Однако основную долю внутривосточных перевозок обслуживает автомобильный транспорт. Ландшафт и природные условия Монголии таковы, что грузовые автомобили могут осуществлять перевозки даже там, где отсутствует дорога. Эта особенность страны в совокупности с отсутствием разветвленной сети железных дорог и водных артерий делает автомобильный транспорт наиболее мобильным и широко используемым видом транспорта.

Согласно статистике протяженность автомобильных дорог Монголии составляет 49,3 тыс. км (см. *табл. 7*). За период 1990–2013 гг. произошло незначительное увеличение плотности автодорог в стране – с 2,9 км на 100 км<sup>2</sup> территории до 3,5; плотность железных дорог в этот период не изменилась. По своему назначению автодороги связывают города и центры административно-территориальных образований страны (аймаки). Значительная часть дорог не имеет твердого покрытия, а покрыта гравием либо просто уплотнена. Дороги с твердым покрытием (асфальт либо цемент)

проложены в местах расположения крупных городов, между которыми налажено автобусное сообщение. Протяженность таких дорог в Монголии по итогам 2013 г. составила 6,4 тыс. км [35] (12,8% общей протяженности автодорог). Уровень автомобилизации населения страны невысок: по итогам 2012 г. этот показатель составил 79,7 машины на 1 тыс. чел.<sup>1</sup>

Водный транспорт используется сезонно на озере Хубсугул для осуществления перевозок пассажиров и грузов местного назначения. На территории Монголии имеются также реки Орхон и Селенга, однако регулярных перевозок по ним не производится.

Внутренние перевозки воздушным транспортом в Монголии осуществляются между всеми регионами. Всего в стране имеется 44 аэропорта и одна вертолетная площадка.

С 1990 г. в стране произошли значительные изменения, затронувшие в том числе транспортный комплекс (табл. 12). Грузоёмкость ВВП (по ППС) Монголии за рассматриваемый период снизилась с 1,1 до 0,6 т-км/долл. [35; 57].

Таблица 12

Удельный вес отдельных видов транспорта Монголии, %\*

Вид транспорта	Численность перевезенных пассажиров		Объем перевезенных грузов		Пассажиरोоборот		Грузооборот	
	1990	2013	1990	2013	1990	2013	1990	2013
Железнодорожный	1,1	1,2	26,9	42,3	27,7	30,0	73,0	73,6
Автомобильный	98,5	98,5	73,0	57,7	44,5	41,8	26,8	26,3
Водный	0,3	0,2	н/з	н/з	27,8	28,2	0,1	0,1
Воздушный	н/з	н/з	0,1	н/з	н/з	н/з	0,1	н/з
Всего	232,2	308,8	54,0	49,8	2,1	4,7	7,0	16,7
	млн чел.		млн т		млрд пасс-км		млрд т-км	

Примечания: н/з – значения менее 0,1%. \* Несовпадение суммы долей со 100% происходит вследствие округления отдельных значений.

Источник: [53].

В настоящее время в Монголии сформулированы масштабные планы модернизации транспортного комплекса, имеется целый ряд проектов модернизации транспортной системы, находящихся в различной степени реализации. Эти проекты в т. ч. финансируются при поддержке зарубежных компаний и международных организаций. В частности, запланированный проект технической модернизации УБЖД, предполагающий строительство второго главного пути и/или электрификацию магистрали в период до

<sup>1</sup> Справочно: по итогам 2010 г. в Японии данный показатель составил 453; Республике Корея – 276; России – 233; Китае – 43,8 [12].

2020 г., реализуется с участием ОАО «РЖД» (получившим право доверительного управления долей России в данной компании) и российских банков. Активную позицию занимают правительство Китая и заинтересованные в развитии экспорта полезных ископаемых из Монголии китайские компании. Проекты развития автомобильных дорог с 1990 г. активно поддерживаются Азиатским банком развития, комиссиями ООН (например, ESCAP) и т. д.

### **КНДР**

Детальных достоверных данных о текущем состоянии транспортной системы КНДР нет, поэтому можно отметить только, что основой транспортной системы этого государства являются железные дороги, протяженность которых составляет около 6,4 тыс. км. Железные дороги в большей части однопутные (более 90%), электрифицированные (около 70%), однако степень износа систем высока.

Сеть автомобильных дорог протяженностью порядка 25 тыс. км развивается медленными темпами, но низкий уровень автомобилизации населения<sup>1</sup> не создает проблем при использовании скудной дорожной сети.

Важнейшими морскими портами КНДР являются Раджин и Сонбон, расположенные на побережье Японского моря. На базе порта Раджин реализуются совместные проекты между КНДР и Россией, а также КНДР и КНР по обслуживанию транзитных грузов из этих стран для дальнейшей доставки в порты Республики Корея и Японии.

## **ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЙ В СВА**

Развитие транспортной инфраструктуры в регионе на протяжении длительного времени является одной из актуальных тем для стран СВА. Особую активность проявляли страны «большой тройки»: Республика Корея, Япония, КНР в начале 2000-х гг., когда достаточно широко обсуждались возможности интеграции транспортных систем, проводились совместные научные исследования в данном направлении [17; 21; 25].

Эта активность отразилась в т. ч. в расширении официального сотрудничества трех стран в области транспорта. Так, с 2000 г. проводятся совещания и встречи генеральных директоров морских портов СВА, в которых принимают участие главы министерств, курирующих транспорт из КНР, Японии и Республики Корея. С 2001 г. реализуются совместные исследовательские проекты по вопросам развития транспорта [49]. В 2006 г. была учрежде-

<sup>1</sup> Например, за период 1990–2002 гг. число транспортных средств в КНДР снизилось с 264,0 до 255,7 тыс. ед. [42].

на институциональная оболочка трехстороннего сотрудничества в области транспорта между этими странами: Конференция министров КНР – Японии – Республики Корея по морскому транспорту и логистике. В дальнейшем из названия этой конференции было исключено определение «морской», поскольку содержательно обсуждение вопросов и принимаемые решения касались различных видов транспорта<sup>1</sup>. На повестке дня Конференции министров КНР – Японии – Республики Корея по транспорту и логистике в настоящее время находятся три основных направления сотрудничества по развитию транспорта в СВА: построение эффективно сопряженной («бесшовной») логистической системы, развитие экологических логистических систем, достижение сбалансированности между безопасностью перевозок и эффективностью [21; 31].

Одним из достижений трехстороннего сотрудничества стало подписание в 2010 г. «Меморандума о взаимопонимании и механизмах сотрудничества в рамках информационной сервисной сети по логистике СВА» (Northeast Asia Logistics Information Service Network (NEAL-NET) [36]. Эта система позволяет получать полную информацию о перемещении контейнеров между странами. С 2011 г. был реализован пилотный проект в рамках тестирования системы. Он был основан на информации компаний-операторов трех портов: Нинбо в КНР, Иокогама в Японии и Пусан в Республике Корея. Затем перечень портов был расширен. В дальнейшем в систему будет включена информация от момента зарождения груза (завод-производитель), с дальнейшей перевалкой различными видами транспорта до момента доставки потребителю. В рамках NEAL-NET стандартизируются подходы к требуемой информации на всех стадиях продвижения товаров, а также во всех странах-участницах, снижаются затраты на информационное обслуживание и время получения необходимой информации, повышается точность данных.

Одним из важных направлений сближения/интеграции транспортных систем является переход к унифицированному правовому режиму при организации перевозок между странами. Международные документы охватывают широкий спектр вопросов функционирования транспорта, включая согласование элементов инфраструктуры, правила упрощенного пересечения границ, единые процедуры, направленные на обеспечение высокого уровня эффективности перевозочного процесса, безопасности и защиты окружающей среды. При всей важности применения единых правовых норм процесс унификации может быть длительным и сложным (иллюстрацией данного тезиса служит транспортный сектор ЕС [6; 10; 16; 43]).

<sup>1</sup> С 2010 г. (третья конференция) данное мероприятие носит название «Конференция министров КНР – Японии – Республики Корея по транспорту и логистике».

В странах СВА создание единой законодательной оболочки функционирования транспорта к настоящему времени не завершено (*табл. 13*).

Таблица 13

**Статус отдельных международных договоров и соглашений  
в области транспорта в странах СВА<sup>1</sup>**

Страна	КНР	Республика Корея	РФ	Япо- ния	Мон- голия	КНДР
Конвенция о дорожном движении (Convention on Road Traffic), 1968	–	П	Ч	–	П	–
Конвенция о дорожных знаках и сигналах (Convention on Road Signs and Signals), 1968	–	П	Ч	–	П	–
Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets Customs), 1975	–	Ч	Ч	–	Ч	–
Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств (Agreement Concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles), 1958	–	Ч	Ч	Ч	–	–
Таможенная конвенция о контейнерах (Customs Conventions on Containers), 1972	Ч	Ч	Ч	–	–	–
Международная конвенция о согласовании условий контроля грузов на границах (International Convention on the Harmonization of Frontier Control of Goods), 1982	–	–	Ч	–	–	–
Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road), 1956	–	–	Ч	–	П	–

*Примечание:* «–» – документ не подписан; «П» – документ подписан; «Ч» – государство присоединилось частично.

*Источники:* [25; 27].

Процесс унификации правовых норм требует значительного времени. Так, за последние пятнадцать лет произошло лишь одно изменение в статусе международных конвенций и соглашений, относящихся к транспорту, в странах СВА: в ноябре 2004 г. Республика Корея подписала (с исключениями) «Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных

<sup>1</sup> По состоянию на 01.02.2016 г.

средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний». КНР и Япония из перечисленных выше международных документов присоединились лишь к одному. Это означает, что в регионе не создано территориально непрерывного правового пространства. Территориальная непрерывность действия является одним из важнейших принципов формирования единых законодательных норм при организации транспортного процесса.

При этом в СВА действует ряд двусторонних соглашений в области транспорта, определяющих законодательную оболочку более тесно сотрудничающих стран и частично нивелирующих необходимость создания единого правового поля в регионе. Например, КНР имеет соглашения по морскому транспорту со всеми странами СВА, за исключением Монголии. Между Монголией и КНР действуют соглашения по доступу к морю, транзиту грузов и автомобильному транспорту<sup>1</sup>.

Транспортная инфраструктура СВА постоянно совершенствуется, в т. ч. в рамках реализации международных проектов различного уровня. Большая часть из них была сформулирована на волне интереса к вопросу интеграции транспортных систем региона в конце XX – начале XXI в. В это время был разработан целый ряд проектов в области транспорта, представляющего материальную основу межгосударственных взаимодействий. К их числу относятся широко известные проекты ООН по созданию объединенной азиатской транспортной сети [45], выделению в азиатском регионе системы международных транспортных коридоров [55], сети магистральных автомобильных дорог и т. д. К наиболее известным международным проектам в области транспорта, затрагивающим регион, относятся Трансазиатская сеть железных дорог (Trans Asian Railway Network) и Азиатская сеть автомобильных магистралей (Asian Highway Network), реализуемые под эгидой ЭСКАТО. В рамках этих проектов активно развиваются элементы транспортных сетей Монголии, Китая и других стран региона.

Помимо проектов, территориально охватывающих азиатский регион и имеющих общий характер, примерно в тот же период времени были сформулированы проекты, имеющие целью интеграцию транспортных систем стран СВА. Практически все они в логике развития общих тенденций экономического сотрудничества были направлены на активизацию транспортного взаимодействия стран «большой тройки» региона: КНР, Японии, Республики Корея [9]. Примечательно, что их появление не получило значительного резонанса в российской литературе и широкой дискуссии по данным вопро-

<sup>1</sup> Agreement Between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Mongolian People's Republic on the Access to and from the Sea and Transport by Mongolia through China's Territory, 1991; International Road Transport Agreement between the People's Republic of China and Mongolia, 1991; Agreement on the Transit Freight from China to Mongolia, 1991.

сам развернуто не было. В российских источниках можно встретить лишь отдельные работы, не касающиеся региональных транспортных проектов, а посвященные общим вопросам транспортного взаимодействия России со странами СВА [2; 3; 8].

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СВА является крайне противоречивым регионом с точки зрения перспектив развития транспорта. С одной стороны, географическая близость стран и укрепление экономических взаимодействий между ними порождают определенный интеграционный потенциал развития транспортных систем. С другой стороны, очевидно противоречие интересов в направлениях развития транспортных систем ключевых стран региона, а также возрастающий уровень конкуренции между странами, в т. ч. в области развития транспортных систем и распространения своего влияния в этой области на сопредельные страны и регионы мира.

Транспортная система каждой страны СВА отличается своей спецификой, находится на определенном этапе развития. Наиболее технологичной, стабильной и эффективно функционирующей можно считать транспортную систему Японии. В настоящее время интересы этой страны в рамках СВА выражаются в построении более тесных транспортных связей с КНР, поскольку масштабы торговых потоков между этими странами значительно возросли. Республика Корея, наряду с заинтересованностью в усилении транспортных взаимодействий с КНР, имеет также интересы в налаживании транспортных маршрутов в направлении государств, расположенных за пределами СВА. Транспортная система этой страны прошла фазу активного развития и к настоящему времени характеризуется замедлением темпов изменения динамики основных показателей транспортной работы, стабилизацией структуры в разрезе отдельных видов транспорта и т. д. Транспортная система КНР находится в настоящее время в процессе динамичного развития, повышается технологический уровень применяемых транспортных средств и сетей, изменяется внутренняя структура транспортной системы в части видов транспорта при перевозках, меняются ориентиры и направления долгосрочного развития транспорта в сторону расширения зоны влияния КНР далеко за пределы региона СВА.

В дальнейшем представляется интересным рассмотреть транспортный комплекс РФ (в части Дальнего Востока страны) с точки зрения его роли и перспектив участия в происходящих в СВА процессах развития транспорта с тем, чтобы понимать реальные возможности и позиции нашей страны в данном регионе.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Авдаков И.Ю.* Транспорт Японии: особенности стратегии инновационного развития // История и современность. 2012. № 2. С. 189–196.
2. *Бардаль А.Б.* Транспортные взаимодействия России и Китая: Дальний Восток // ЭКО. 2014. № 6 (480). С. 66–81.
3. *Вахненко Р.В.* Структурные трансформации в транспортных геосистемах Северо-Восточной Азии // Материалы научно-практической конференции «Структурные трансформации в геосистемах Северо-Восточной Азии». Владивосток, 2015. С. 25–29.
4. Государственный реестр гражданских аэродромов и вертодромов Российской Федерации / Росавиация. URL: <http://www.favt.ru> (дата обращения: 20.07.2015).
5. *Грайворонский В.В.* Модернизация железнодорожного транспорта в Монголии и роль российско-монгольского сотрудничества // Восточная аналитика. 2011. № 2. С. 123–130.
6. *Громогласова Е.С.* Опыт транспортной политики Евросоюза для Евразии // Восточная аналитика. 2010. № 1. С. 134–145.
7. Единая транспортная система / под ред. В.Г. Галабурды. М.: Транспорт, 2001. 303 с.
8. *Лаврентьев А.В., Медведева Л.М.* Тенденции развития международных транспортных связей России и АТР (2000–2012 гг.) // Клио. 2014. № 12 (96). С. 74–80.
9. *Минакир П.А.* Тихоокеанская Россия: вызовы и возможности экономической кооперации с Северо-Восточной Азией // Пространственная экономика. 2005. № 4. С. 5–20.
10. *Пак Е.В., Полянова Т.Н.* Единая транспортная политика Европейского союза: как пример для Евразийского экономического союза // Вестник МГИМО университета. 2015. № 3 (42). С. 199–209.
11. Реестр морских портов / Федеральное агентство морского и речного транспорта. URL: [http://www.morflot.ru/deyatelnost/morskoy\\_transport/reestr\\_mp.html](http://www.morflot.ru/deyatelnost/morskoy_transport/reestr_mp.html) (дата обращения: 22.07.2015).
12. Рейтинг стран мира по уровню автомобилизации / Центр гуманитарных технологий. URL: <http://gtmarket.ru/ratings/passenger-cars-per-inhabitants/info> (дата обращения: 06.10.2015).
13. РЖД-Партнер. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/passazhirskie-zh-d-perevozki/iuzhnaia-koreia-vvela-v-ieksploatatsiiu-maglev> (дата обращения: 04.02.2016).
14. Транспорт и связь в России. 2014 / ФСГС России. URL: [http://www.gks.ru/bgd/regl/B14\\_5563/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/B14_5563/Main.htm) (дата обращения: 16.07.2015).
15. Центральная база статистических данных / ФСГС России. URL: <http://cbsd.gks.ru/> (дата обращения: 22.07.2015).
16. *Шелистов Ю.И., Ладвищенко В.Ю.* Транспортная политика ЕС: логика становления, институциональная структура // Вестник Московского университета. Серия 12. Политические науки. 2010. № 6. С. 84–94.
17. Building an Integrated Transport Market for China, Japan, and Korea: Building a Regional Coordinating Institution / Edited by Hun-Koo Ha, Jung Eun Oh. Goyang (ROK): KOTI, 2003. 245 p.
18. China Statistical Yearbook. 2001 / National Bureau of Statistics of China. URL: <http://www.stats.gov.cn/english/statisticaldata/yearlydata/YB2001e/ml/indexE.htm> (дата обращения: 30.07.2015).
19. China Statistical Yearbook. 2014 / National Bureau of Statistics of China. URL: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsjsj/2014/indexeh.htm> (дата обращения: 30.07.2015).
20. China: Gross Domestic Product Based on Purchasing-Power-Parity (PPP) Valuation

of Country GDP (Current International Dollar) / WTO. URL: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/weodata/weorept.aspx?pr.x=67&pr.y=6&sy=1990&ey=2019&scsm=1&ssd=1&sort=country&ds=.&br=1&c=924&s=PPPGDP&grp=0&a=> (дата обращения: 11.03.2016).

21. China-Japan-ROK Cooperation (1999–2012) / China's Ministry of Foreign Affairs. URL: [http://www.gov.cn/english/official/2012-05/10/content\\_2133893.htm](http://www.gov.cn/english/official/2012-05/10/content_2133893.htm) (дата обращения: 05.02.2016).

22. Civil Aviation Bureau / MLIT Japan. URL: <http://www.mlit.go.jp/en/koku/index.html> (дата обращения: 16.07.2015).

23. *Cowie J.* The Economics of Transport: A Theoretical and Applied Perspective. London: Routledge, 2009. 384 p.

24. High Speed Lines in the World / International Union of Railways. URL: <http://www.uic.org/spip.php?article573> (дата обращения: 17.07.2015).

25. Integrated International Transport and Logistics System for North-East Asia / United Nations ESCAP. 2006. URL: <http://www.unescap.org/resources/integrated-international-transport-and-logistics-system-north-east-asia> (дата обращения: 05.02.2016).

26. Integrated Transport: From Policy to Practice / Edited by M. Givoni, D. Banister. New York: Routledge, 2010. 352 p.

27. International Agreements – Latest Ratifications, Accessions and Successions / United Nations Economic Commission for Europe. URL: <http://www.unece.org/trans/trans/conventn/latest.html> (дата обращения: 10.02.2016).

28. International Trade Center. URL: <http://www.trademap.org/> (дата обращения: 12.01.2016).

29. International Trade in Goods Based on UN Comtrade Data. URL: [comtrade.un.org/labs/BIS-trade-in-goods/?reporter=826&year=2014&flow=2](http://comtrade.un.org/labs/BIS-trade-in-goods/?reporter=826&year=2014&flow=2) (дата обращения: 03.03.2016).

30. Japan Statistical Yearbook. 2015 / Statistics Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communications Japan. URL: <http://www.stat.go.jp/english/data/nenkan/index.htm> (дата обращения: 14.07.2015).

31. Joint Statement of the 5<sup>th</sup> China – Japan – Korea Ministerial Conference on Transport and Logistics. 2014. URL: <http://www.mlit.go.jp/common/001052888.pdf> (дата обращения: 05.02.2016).

32. *Kai-Sun K., Leung-Chuen Ch., Lui F.T., Qiu L.D.* Industrial Development in Singapore, Taiwan and South Korea. Singapore: World Scientific Publishers, 2001. 267 p.

33. Korea's High-Speed Rail Construction and Technology Advanced / Edited by Choi Jin-Seok. KOTI Knowledge Sharing Report. Seoul, 2014. 95 p.

34. *Lee J.* Korea. National Presentation. «HSR» Conference Report for Roundtable. New Delhi, 2013. 26 p. URL: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/RoundTables/2013-High-Speed-Rail/Korea-LEE.pdf> (дата обращения: 18.02.2016).

35. Mongolian Statistical Yearbook. 2012 / Mongolian Statistical Information Service. URL: <http://www.1212.mn/en/> (дата обращения: 06.10.2015).

36. Northeast Asia Logistics Information Service Network. URL: <http://www.nealnet.org/Nealnet/web/webAction.do?action=IndexListEn> (дата обращения: 08.02.2016).

37. Ports and Harbors Bureau / MLIT Japan. URL: <http://www.mlit.go.jp/en/kowan/index.html> (дата обращения: 16.07.2015).

38. *Preston J.* Integration for Seamless Transport / OECD, ITF. Discussion Paper. 2012. Vol. 1. 34 p.

39. Ranking of Container Ports of the World. URL: [http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/portstat\\_2\\_y\\_b5.pdf](http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/portstat_2_y_b5.pdf) (дата обращения: 07.03.2016).

40. Road Statistics / Korean Statistical Information Service. URL: <http://kosis.kr/eng/>

statisticsList/statisticsList\_01List.jsp?vwcd=MT\_ETITLE&parentId=I#SubCont (дата обращения: 01.10.2015).

41. *Sung N.* Road Policy in Korea // KOTI Brief. 2013. Vol. 23. 30 p.

42. South and North Korean Society through Major Statistics / Statistics Korea. URL: <http://kostat.go.kr/portal/eng/pressReleases/15/index.board?bmode=read&aSeq=273312> (дата обращения: 08.10.2015).

43. Summaries of European Union Legislation: Transport / EUR-Lex. URL: [http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?root\\_default=SUM\\_1\\_CODED%3D32,SUM\\_2\\_CODED%3D3205&locale=en](http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?root_default=SUM_1_CODED%3D32,SUM_2_CODED%3D3205&locale=en) (дата обращения: 10.01.2016).

44. The Statistical Handbook of Japan. 2009, 2015 / Statistics Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communications Japan. URL: <http://www.stat.go.jp/english/data/handbook/index.htm> (дата обращения: 04.03.2016).

45. Toward an Asian Integrated Transport Network / UNESCAP, AITD. New York, 2007. 164 p.

46. Trade in Commercial Services / WTO. URL: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/tradeserv\\_stat\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/tradeserv_stat_e.htm) (дата обращения: 04.03.2016).

47. Trade Profiles. 2015 / WTO. URL: [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/trade\\_profiles15\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_profiles15_e.pdf) (дата обращения: 01.03.2016).

48. Transport and Logistics / Ministry of Land, Infrastructure and Transport Republic of Korea. URL: [http://english.molit.go.kr/USR/sectoral/m\\_32051/lst.jsp?STATE=P](http://english.molit.go.kr/USR/sectoral/m_32051/lst.jsp?STATE=P) (дата обращения: 01.10.2015).

49. Transport and Logistics / Trilateral Cooperation Secretariat. URL: [http://www.tcs-asia.org/dnb/board/list.php?board\\_name=3\\_2\\_2\\_logistics](http://www.tcs-asia.org/dnb/board/list.php?board_name=3_2_2_logistics) (дата обращения: 05.02.2016).

50. Transport Policy in Perspective. 2010 / Japan Research Center for Transport Policy. Tokyo, 2010. 79 p.

51. Transport Statistics of Japan / ASEAN-Japan Transportation Partnership. URL: <http://ajtpweb.org/statistics/japan> (дата обращения: 14.07.2015).

52. Transportation / Korean Statistical Information Service. URL: [http://kosis.kr/eng/statisticsList/statisticsList\\_01List.jsp?vwcd=MT\\_ETITLE&parentId=I](http://kosis.kr/eng/statisticsList/statisticsList_01List.jsp?vwcd=MT_ETITLE&parentId=I) (дата обращения: 14.09.2015).

53. Transportation / Mongolian Statistical Information Service. URL: [http://www.1212.mn/en/contents/stats/contents\\_stat fld\\_tree\\_html.jsp](http://www.1212.mn/en/contents/stats/contents_stat fld_tree_html.jsp) (дата обращения: 06.10.2015).

54. Transportation / National Statistic Office of Mongolia. URL: <http://en.nso.mn/> (дата обращения: 15.07.2015).

55. *Tsuji H.* Key Transportation Corridors in Northeast Asia: Overcoming Physical and Regulatory Impediments // ERINA Report. 2001. Vol. 40. Pp. 10–12.

56. White Paper on Land, Infrastructure, Transport and Tourism in Japan. 2013 / MLIT Japan. URL: <http://www.mlit.go.jp/en/statistics/white-paper-mlit-2013.html> (дата обращения: 06.07.2015).

57. World Economic Outlook (WEO) / IMF. URL: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/> (дата обращения: 04.03.2016).

## TRANSPORT SERVICES MARKET OF NORTH-EAST ASIA: TRENDS AND PROSPECTS

**A.B. Bardal**

*Bardal Anna Borisovna* – PhD in Economics, Associate Professor, Senior Research Fellow. Economic Research Institute FEB RAS, 153 Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042. E-mail: Bardal@ecrin.ru.

The paper considers changes of directions and scale of traffic flows generated by the NEA countries during the period from 1990 to 2013. Using the international statistics data (volume and structure of NEA trade flows within and outside the region) the author analyzes the main tendencies of NEA foreign trade as it's the basis of international freight and passenger traffic. The study also gives the dynamics of transport systems of the NEA countries. With the help of the national statistics data the author focuses on the transformation of transport systems of the NEA «Big Three»: Japan, Republic of Korea and China. For these three countries the article examines the key formation stages of transport systems, analyzes the structure changes in transport modes of freight and passenger traffic, dynamics of the transport infrastructure elements (density of ground networks) and GDP cargo consumption. The paper shows stimulating and restricting conditions to integration of national transport systems of the NEA countries, in particular, institutional and technological factors prevailing in the regional transport market.

*Keywords:* transport system, transport flows, transport infrastructure, transport services, North-East Asia, Japan, Republic of Korea, China.

### REFERENCES

1. Avdakov I.Yu. The Peculiarities of the Innovative Japanese Transport Development Strategy. *Istoriya i Sovremennost* [History and Modernity], 2012, no. 2, pp. 189–196. (In Russian).
2. Bardal A.B. Transport Interactions of Russia and China at the Level of the Region: the Russian Far East. *ECO – ECO*, 2014, no. 6 (480), pp. 66–81. (In Russian).
3. Vakhnenko R.V. Structural Transformation in the Transport Geosystems North-East Asia. *Proceedings of Scientific-Practical Conference «Structural Transformation in the Geosystems of the North-East Asia»*. Vladivostok, 2015, pp. 25–29. (In Russian).
4. *State Register of Civil Aerodromes and Heliports of the Russian Federation*. Federal Agency of Air Transport. Available at: <http://www.favt.ru> (accessed 20 July 2015). (In Russian).
5. Grayvoronskiy V.V. Modernisation of Railway Transport in Mongolia and the Role of Russian-Mongolian Cooperation. *Vostochnaya Analitika* [Eastern Analytics], 2011, no. 2, pp. 123–130. (In Russian).
6. Gromoglasova E.S. Experience of Transport Policy of the European Union for Eurasia. *Vostochnaya Analitika* [Eastern Analytics], 2010, no. 1, pp. 134–145. (In Russian).
7. *Integrated Transport System*. Edited by V.G. Galaburda. Moscow, 2001, 303 p. (In Russian).
8. Lavrentiev A.V., Medvedeva L.M. Development Trends in the International Transport Communications between Russia and Asia-Pacific Region (2000–2012). *Klio – Klio*, 2014, no. 12 (96), pp. 74–80. (In Russian).

9. Minakir P.A. Pacific Russia: Challenges and Opportunities for Economic Cooperation with Northeast Asia. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, 2005, no. 4, pp. 5–20. (In Russian).

10. Pak Ye.V., Polyanova T.N. Common Transport Policy of the European Union: A Road Map for the Eurasian Economic Union. *Vestnik MGIMO Universiteta – Vestnik MGIMO-University*, 2015, no. 3 (42), pp. 199–209. (In Russian).

11. *The Register of Seaports*. Federal Agency of Sea and River Transport. Available at: [http://www.morflot.ru/deyatelnost/morskoy\\_transport/reestr\\_mp.html](http://www.morflot.ru/deyatelnost/morskoy_transport/reestr_mp.html) (accessed 22 July 2015). (In Russian).

12. *Ranking Countries by the Level of Motorization*. Center of Humanitarian Technologies. Available at: <http://gtmarket.ru/ratings/passenger-cars-per-inhabitants/info> (accessed 06 October 2015). (In Russian).

13. *RZD-Partner*. Available at: <http://www.rzd-partner.ru/news/passazhirskie-zh-d-perevozki/iuzhnaia-koreia-vvela-v-iekspluatatsiiu-maglev/> (accessed 04 February 2016). (In Russian).

14. *Transport and Communications in Russia. 2014*. Federal State Statistic Service of Russian Federation. Available at: [http://www.gks.ru/bgd/regl/B14\\_5563/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/B14_5563/Main.htm) (accessed 16 July 2015). (In Russian).

15. *Central Statistical Data Base*. Federal State Statistic Service of Russian Federation. Available at: <http://cbsd.gks.ru/> (accessed 22 July 2015). (In Russian).

16. Shelistov Yu.I., Ladvischenko V.Yu. The Transport Policy of European Union: Logic of Formation, Institutional Structure. *Vestnik Moskovskogo Universiteta. Seriya 12. Politicheskie Nauki* [Bulletin of Moscow University. Series 12. Political Science], 2010, no. 6, pp. 84–94. (In Russian).

17. *Building an Integrated Transport Market for China, Japan, and Korea: Building a Regional Coordinating Institution*. Edited by Hun-Koo Ha, Jung Eun Oh. Goyang (ROK): KOTI, 2003, 245 p.

18. *China Statistical Yearbook. 2001*. National Bureau of Statistics of China. Available at: <http://www.stats.gov.cn/english/statisticaldata/yearlydata/YB2001e/ml/indexE.htm> (accessed 30 July 2015).

19. *China Statistical Yearbook. 2014*. National Bureau of Statistics of China. Available at: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/nds/2014/indexeh.htm> (accessed 30 July 2015).

20. *China: Gross Domestic Product Based on Purchasing-Power-Parity (PPP) Valuation of Country GDP (Current International Dollar)*. WTO. Available at: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/weodata/weorept.aspx?pr.x=67&pr.y=6&sy=1990&ey=2019&scsm=1&ssd=1&sort=country&ds=.&br=1&c=924&s=PPPGDP&grp=0&a=> (accessed 11 March 2016).

21. *China-Japan-ROK Cooperation (1999–2012)*. China's Ministry of Foreign Affairs. Available at: [http://www.gov.cn/english/official/2012-05/10/content\\_2133893.htm](http://www.gov.cn/english/official/2012-05/10/content_2133893.htm) (accessed 05 February 2016).

22. *Civil Aviation Bureau*. MLIT Japan. Available at: <http://www.mlit.go.jp/en/koku/index.html> (accessed 16 July 2015).

23. Cowie J. *The Economics of Transport: A Theoretical and Applied Perspective*. London: Routledge, 2009, 384 p.

24. *High Speed Lines in the World*. International Union of Railways. Available at: <http://www.uic.org/spip.php?article573> (accessed 17 July 2015).

25. *Integrated International Transport and Logistics System for North-East Asia*. United Nations ESCAP. 2006. Available at: <http://www.unescap.org/resources/integrated-international-transport-and-logistics-system-north-east-asia> (accessed 05 February 2016).

26. *Integrated Transport: From Policy to Practice*. Edited by M. Givoni, D. Banister. New York: Routledge, 2010, 352 p.
27. *International Agreements – Latest Ratifications, Accessions and Successions*. United Nations Economic Commission for Europe. Available at: <http://www.unece.org/trans/trans/conventn/latest.html> (accessed 10 February 2016).
28. *International Trade Center*. Available at: <http://www.trademap.org/> (accessed 12 January 2016).
29. *International Trade in Goods based on UN Comtrade Data*. Available at: [comtrade.un.org/labs/BIS-trade-in-goods/?reporter=826&year=2014&flow=2](http://comtrade.un.org/labs/BIS-trade-in-goods/?reporter=826&year=2014&flow=2) (accessed 03 March 2016).
30. *Japan Statistical Yearbook. 2015*. Statistics Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communications Japan. Available at: <http://www.stat.go.jp/english/data/nenkan/index.htm> (accessed 14 July 2015).
31. *Joint Statement of the 5<sup>th</sup> China – Japan – Korea Ministerial Conference on Transport and Logistics*. 2014. Available at: <http://www.mlit.go.jp/common/001052888.pdf> (accessed 05 February 2016).
32. Kai-Sun K., Leung-Chuen Ch., Lui F.T., Qiu L.D. *Industrial Development in Singapore, Taiwan and South Korea*. Singapore: World Scientific Printers, 2001, 267 p.
33. Korea's High-Speed Rail Construction and Technology Advanced. Edited by Choi Jin-Seok. *KOTI Knowledge Sharing Report*. Seoul, 2014, 95 p.
34. Lee J. Korea. *National Presentation. «HSR» Conference Report for Roundtable*. New Delhi, 2013, 26 p. Available at: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/RoundTables/2013-High-Speed-Rail/Korea-LEE.pdf> (accessed 18 February 2016).
35. *Mongolian Statistical Yearbook. 2012*. Mongolian Statistical Information Service. Available at: <http://www.1212.mn/en/> (accessed 06 October 2015).
36. *Northeast Asia Logistics Information Service Network*. Available at: <http://www.nealnet.org/realnet/web/webAction.do?action=IndexListEn> (accessed 08 February 2016).
37. *Ports and Harbors Bureau*. MLIT Japan. Available at: <http://www.mlit.go.jp/en/kowan/index.html> (accessed 16 July 2015).
38. Preston J. *Integration for Seamless Transport*. OECD, ITF. Discussion Paper, 2012, vol. 1, 34 p.
39. *Ranking of Container Ports of the World*. Available at: [http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/portstat\\_2\\_y\\_b5.pdf](http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/portstat_2_y_b5.pdf) (accessed 07 March 2016).
40. *Road Statistics*. Korean Statistical Information Service. Available at: [http://kosis.kr/eng/statisticsList/statisticsList\\_01List.jsp?vwcd=MT\\_ETITLE&parentId=I#SubCont](http://kosis.kr/eng/statisticsList/statisticsList_01List.jsp?vwcd=MT_ETITLE&parentId=I#SubCont) (accessed 01 October 2015).
41. Sung N. Road Policy in Korea. *KOTI Brief*, 2013, vol. 23, 30 p.
42. *South and North Korean Society through Major Statistics*. Statistics Korea. Available at: <http://kostat.go.kr/portal/eng/pressReleases/15/index.board?bmode=read&aSeq=273312> (accessed 08 October 2015).
43. *Summaries of European Union Legislation: Transport*. EUR-Lex. Available at: [http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?root\\_default=SUM\\_1\\_CODED%3D32,SUM\\_2\\_CODED%3D3205&locale=en](http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?root_default=SUM_1_CODED%3D32,SUM_2_CODED%3D3205&locale=en) (accessed 10 January 2016).
44. *The Statistical Handbook of Japan. 2009, 2015*. Statistics Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communications Japan. Available at: <http://www.stat.go.jp/english/data/handbook/index.htm> (accessed 04 March 2016).
45. *Toward an Asian Integrated Transport Network*. UNESCAP, AITD. New York, 2007, 164.
46. *Trade in Commercial Services*. WTO. Available at: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/tradeserv\\_stat\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/tradeserv_stat_e.htm) (accessed 04 March 2016).

47. *Trade Profiles. 2015*. WTO. Available at: [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/trade\\_profiles15\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_profiles15_e.pdf) (accessed 01 March 2016).
48. *Transport and Logistics*. Ministry of Land, Infrastructure and Transport Republic of Korea. Available at: [http://english.molit.go.kr/USR/sectoral/m\\_32051/lst.jsp?STATE=P](http://english.molit.go.kr/USR/sectoral/m_32051/lst.jsp?STATE=P) (accessed 01 October 2015).
49. *Transport and Logistics*. Trilateral Cooperation Secretariat. Available at: [http://www.tcs-asia.org/dnb/board/list.php?board\\_name=3\\_2\\_2\\_logistics](http://www.tcs-asia.org/dnb/board/list.php?board_name=3_2_2_logistics) (accessed 05 February 2016).
50. *Transport Policy in Perspective. 2010*. Japan Research Center for Transport Policy. Tokyo, 2010, 79 p.
51. *Transport Statistics of Japan*. ASEAN-Japan Transportation Partnership. Available at: <http://ajtpweb.org/statistics/japan> (accessed 14 July 2015).
52. *Transportation*. Korean Statistical Information Service. Available at: [http://kosis.kr/eng/statisticsList/statisticsList\\_01List.jsp?vwcd=MT\\_ETITLE&parentId=I](http://kosis.kr/eng/statisticsList/statisticsList_01List.jsp?vwcd=MT_ETITLE&parentId=I) (accessed 14 September 2015).
53. *Transportation*. Mongolian Statistical Information Service. Available at: [http://www.1212.mn/en/contents/stats/contents\\_stat\\_fld\\_tree\\_html.jsp](http://www.1212.mn/en/contents/stats/contents_stat_fld_tree_html.jsp) (accessed 06 October 2015).
54. *Transportation*. National Statistic Office of Mongolia. Available at: <http://en.nso.mn/> (accessed 15 July 2015).
55. Tsuji H. Key Transportation Corridors in Northeast Asia: Overcoming Physical and Regulatory Impediments. *ERINA Report*, 2001, vol. 40, pp. 10–12.
56. *White Paper on Land, Infrastructure, Transport and Tourism in Japan. 2013*. MLIT Japan. Available at: <http://www.mlit.go.jp/en/statistics/white-paper-mlit-2013.html> (accessed 06 July 2015).
57. *World Economic Outlook (WEO)*. IMF. Available at: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/> (accessed 04 March 2016).