

УДК 332.1

DOI:10.37890/jwt.vi73.320

Влияние пандемии на морской транспорт Дальневосточного региона

Е.А. Заостровских

ORCID: 0000-0002-7447-0406

Институт экономических исследований ДВО РАН, г. Хабаровск, Россия

Аннотация: Действующая пандемия нанесла серьёзный удар по мировому рынку транспортно-логистической системы. С закрытием границ, резким снижением спроса на товары, ростом курса доллара заметно снизился объём грузопотока на локальном и мировом уровнях. Привычные логистические схемы в условиях пандемии перестали действовать, а многие логистические компании оказались на грани экономического краха. Морской транспорт один из первых пострадал от пандемии. Работая в сложных условиях и ограничениях, он продолжал выполнять свои функции по перевозке грузов и пассажиров. Однако масштаб пандемии на морском транспорте Дальневосточного региона до сих пор не определён, а его последствия полностью не изучены. В этой связи исследованы закономерности развития портовой индустрии и судоходства Дальневосточного региона в допандемийный и пандемийный периоды. Изучены негативные последствия влияния пандемии на морской транспорт, рассмотрены причины «удлинения» сроков проектов, сокращения количества судохода в порты, а также изучены проблемы снижения пассажирских перевозок, в том числе круизного судоходства. Сделан вывод о том, что пандемия в большей степени оказала косвенное, чем прямое влияние на морской транспорт Дальневосточного региона.

Ключевые слова: пандемия, морской транспорт, морские порты, тенденции, Дальний Восток.

The impact of the pandemic on the maritime transport of the Far Eastern region

Elena. A. Zaostrovskikh

ORCID: 0000-0002-7447-0406

Economic Research Institute FEB RAS, Khabarovsk, Russia

Abstract. The current pandemic has dealt a serious blow to the global market of the transport and logistics system. With the closure of borders, a sharp decline in demand for goods, the growth of the dollar, the volume of cargo traffic at the local and global levels has significantly decreased. The usual logistics schemes in the conditions of the pandemic ceased to operate, and many logistics companies were on the verge of economic collapse. Maritime transport was one of the first to suffer from the pandemic. Working under difficult conditions and restrictions, it continued to carry out its functions for the transportation of goods and passengers. However, the scale of the pandemic in the maritime transport of the Far Eastern region has not yet been determined, and its consequences have not been fully studied. In this regard, the regularities of the development of the port industry and shipping in the Far Eastern region during the pre-pandemic and pandemic periods have been investigated. The negative consequences of the impact of the pandemic on maritime transport have been studied, the reasons for the "extension" of project deadlines, reducing the number of ship trips to ports, and the problems of reducing passenger traffic, including cruise shipping, have

been studied. It is concluded that the pandemic has had an indirect rather than a direct impact on the maritime transport of the Far Eastern region.

Keywords. pandemic, maritime transport, seaports, trends, the Far East.

Введение

Начиная с 2000 г. морской транспорт Дальневосточного региона развивается в рамках стратегических целей страны – укрепление позиций России на Тихом океане и формирование конкурентных преимуществ на международном рынке транспортных услуг. В своё время исключительную роль в этом сыграли последовательно принятые федеральные законы⁷, которые направлены на привлечение крупных частных инвестиций и снижение торговых барьеров. Наряду с этим последние десять лет экономика России непрерывно перетекает из одного кризиса в другой. В этом ключе был представлен достаточно большой «пул» исследований относительно причин появления кризисов, в том числе в Дальневосточном регионе [1]. Созданные преференции для укрепления экономического положения региона с одной стороны, увеличили рост экспорта грузов, с другой стороны, кризисные явления способствовали увеличению инфраструктурных диспропорций, которые стали приводить к непроизводительным простоям морского транспорта, срыву поставок грузов и росту цен на товары [2].

Для устранения обозначенных проблем в 2018 г. утверждён Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры⁸, который направлен на частичное преодоление инфраструктурных диспропорций. А в 2021 г. утверждена «Транспортная стратегия РФ на период до 2035 года»⁹, которая направлена в том числе на сбалансированное развитие эффективной транспортной инфраструктуры для обеспечения устойчивого экономического роста и территориальной связанности страны. Таким образом, длящаяся уже более трёх лет пандемия заставляет по-новому взглянуть на работу морского транспорта Дальневосточного региона в условиях жёстких ограничений.

Методы

Методологической основой исследования явились общенаучные методы, такие как формализация, группировка, анализ, синтез и сравнение. Информационной базой исследования послужили данные Росстата, отраслевых научных отчётов, а также мнения экспертов, специализирующихся в области транспорта.

В качестве параметров исследованы основные показатели работы морского транспорта: грузооборот и контейнерооборот портов, судозаход, объём перевозки пассажиров, мощности портов, объём инвестиций. Исследован восьмилетний период, где выделены: допандемийный период (2014-2019 гг.) и пандемийный период (2020-2021 гг.).

⁷ О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации. ФЗ от 8 ноября 2007 г. № 261; О внесении изменений в ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в РФ» (федеральный закон № 252-ФЗ от 3 июля 2016 г.); О свободном порте Владивосток (ФЗ № 212-ФЗ от 13 июля 2015 г.).

⁸ Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Распоряжение Правительства РФ от 30.09.2018 г. №2101-р.

⁹ ФЦП «Развитие транспортной системы России 2010–2021 годы»: постановление Правительства РФ от 20.05.2008 г. № 377; «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года»: постановление Правительства РФ от 22.10.2008 г. № 1734-р.

Характеристика морского транспорта Дальневосточного региона

Дальневосточный регион по праву считается морским регионом страны, так как семь из одиннадцати субъектов имеют выход к морю (рис. 1). Морской транспорт является значимым в перевозке грузов и пассажиров внутрирегионального, межрегионального и международного назначения. Кроме того, морской транспорт является единственным средством доставки грузов в северные районы региона.



Рис. 1. Морской транспорт Дальневосточного региона
Источник: карта выполнена Хижняком В.Д. (ИЭИ ДВО РАН) по данным автора.

Особенности развития морского транспорта Дальневосточного региона формируются в условиях его территориальной специфики:

- большая по протяжённости морская береговая линия – 17,7 тыс. км (48% от береговой линии страны);
- наличие труднодоступных и островных территорий, которые нуждаются в регулярном транспортном сообщении;
- слабо развитая наземная транспортная инфраструктура;
- территориальная близость региона с ёмкими рынками Китая, Республики Корея и Японии, которые обуславливает торговую ориентацию на эти страны.

Все эти условия, безусловно, способствуют активному развитию морского транспорта в Дальневосточном регионе.

Особую роль в регионе играют морские порты. Их количество составляет 42% от всех портов страны (или 28 из 67 действующих). Большинство из них имеет международный статус, что способствует их активному развитию. При этом в каждом субъекте региона морские порты функционируют в разной степени. Например, в Республике Саха (Якутия) порт Тикси фактически утратил своё значение, а в Приморском и Хабаровском краях морские порты набирают интенсивные обороты.

Особенность морских портов региона заключается в межрегиональном транзите, который составляет более 70% от общего объёма грузооборота. Крупнейшие операторы транспортных услуг – порты Восточный, Владивосток, Находка, Ванино, Посыет перерабатывают более 80% от общего количества грузов. Наибольший удельный вес в структуре грузовых перевозок занимают грузы международного значения – нефть, уголь лес и пиломатериалы, цветные и черные металлы, глинозём, грузы в контейнерах, автотехника, металлолом.

Морские перевозки осуществляют более 400 предприятий различных форм собственности. Лидирующие судоходные компании (Дальневосточное морское пароходство, Приморское морское пароходство, и Сахалинское морское пароходство) перевозят основной объём грузов различного назначения. Дальневосточное морское пароходство входит в тройку крупнейших российских судоходных компаний, уступая место только ПАО «Совкомфлот» и ПАО «Новошип». В свою очередь, Приморское морское пароходство находится в трудном финансовом состоянии в 2016 г.

Сдерживающими факторами в развитии морского транспорта по-прежнему являются: наличие узких мест на подходах к портам со стороны железной дороги и автомобильных дорог; неудовлетворительное техническое состояние портовых сооружений и оборудования; дефицит обслуживающего флота в портах; низкая скорость обработки грузов; устаревшие организационные структуры; сложная процедура таможенного оформления грузов; низкий уровень инноваций и новых портовых технологий.

Результаты исследования

Допандемийный период

В период с 2014-2019 гг. морской транспорта Дальневосточного региона развивался относительно стабильно. Объём перевозки грузов морским транспортом сохранялся на уровне 6-8 млн т, а объём грузооборота портов увеличился на 52,1 млн т и достиг 214,6 млн т (рис. 2).

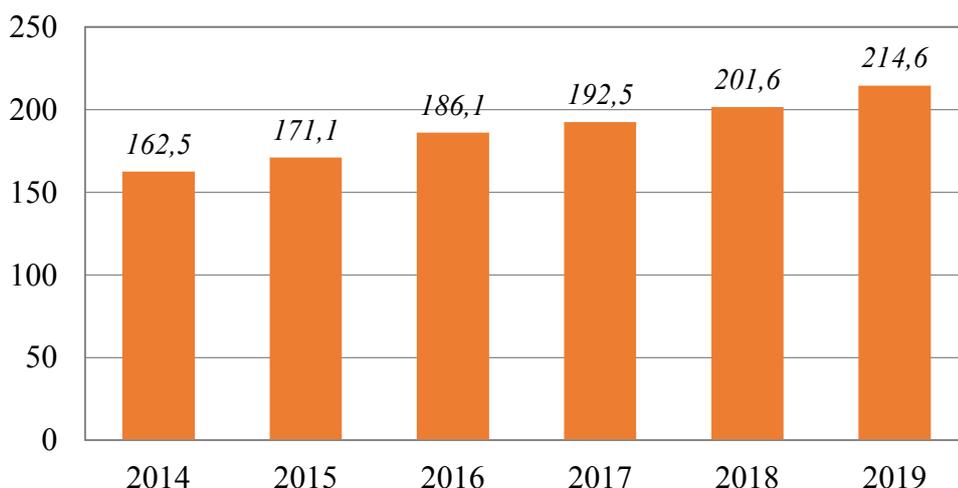


Рис. 2. Грузооборот морских портов Дальневосточного региона, млн т
 Источник: Статистические данные АО «ДНИИМФ»

В целом отмечалось ускорение темпов роста грузооборота портов, которые составили рекордные 6,4% в 2019 г. Считается, что это второй наилучший показатель за исследуемый период. Первый (8,8%) был зафиксирован в 2016 г., когда повысился спрос на уголь в странах Азии и грузопоток в восточном направлении впервые превысил западное направление страны.

Лидирующие порты Дальневосточного региона обеспечили себе загрузку благодаря экспорту угольных грузов, табл. 1.

Таблица 1

Грузооборот лидирующих портов региона, %

Порт / Регион	2014	2017	2018	2019
Всего	100	100	100	100
Пять лидирующих портов	84	82	78	80
Восточный* (Приморский край)	33	36	32	34
Ванино (Хабаровский край)	16	15	15	15
Находка (Приморский край)	13	13	12	12
Владивосток (Приморский край)	10	9	11	11
Пригородное (Сахалинская обл.)	11	9	8	7

Источник: Составлено на основе данных Министерства транспорта РФ

Кроме того, четыре порта региона на протяжении исследуемого периода входят в список 10-ти крупнейших портов России. По результатам 2019 г. Восточный занял 3-е место (73,5 млн т), Ванино – 7-е место (31,4 млн т), Находка – 9-е место (25,6 млн т). Это факты говорят о том, что порты Дальневосточного региона укрепляют свои позиции на российском портовом рынке.

В этот период в рамках угольной специализации в регионе появились небольшие угольные терминалы, которые за год вышли с нулевого грузооборота на 3-5 млн т [3]. Также были модернизированы действующие крупные угольные терминалы: мощности порта Шахтёрск приросли на 4 млн т, Ванино – на 12 млн т. В результате

угольной специализации ужесточились правила по перевалке «пылящих и грязных грузов» в порту, что привело к удорожанию угольных проектов. Например, стоимость проекта «Север» увеличилась с 10,8 до 13 млрд руб.

Другую тенденцию в регионе имели перевозки пассажиров морским транспортом. Объём их перевозки сократился на 25% и в 2019 г. составили 0,7 млн человек. Причиной этого снижения выступили: ограниченный платёжеспособный спрос населения, высокая стоимость строительства и эксплуатации пассажирских судов, разрушенная береговая инфраструктура, предназначенная для обслуживания морских пассажирских перевозок, а также повышение цен на судовое топливо.

В свою очередь, морской круизный туризм в этот же период интенсивно развивался, поскольку получил особую популярность среди туристов стран Азии. Только за период с 2014 по 2019 гг. количество захода круизных судов в порты Дальневосточного региона выросло с 14 до 47 единиц, а число туристов увеличилось с 23,6 тыс. до 54,5 тыс. человек, табл. 2.

Таблица 2

Количество заходов круизных лайнеров и их туристов в морские порты Дальневосточного региона

Порты	Ед. изм.	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Всего	ед. судов	14	15	11	19	2	47
	тыс. чел.	23,6	17,1	7,2	13,6	20,8	54,5
Петропавловск-Камчатский	ед. судов	2	6	3	4	12	20
	тыс. чел.	0,3	1,9	2,2	0,6	12,8	19,5
Корсаков	ед. судов	12	5	8	-	3	8
	тыс. чел.	23,3	10,5	5,0	-	6,7	14,0
Владивосток	ед. судов	-	4	-	15	6	19
	тыс. чел.	-	4,6	-	13,0	1,3	35,0

Источник: Отчётные данные Статистические данные ОАО «СахМП»

В основном круизный туризм сконцентрирован в южной части региона. Морские маршруты формируются из портов Корсаков и Владивосток с выходом на Курилы, Камчатку, Чукотку, Командорские острова, Магадан и остров Врангеля. В рамках формирования трансграничного бренда «Восточное кольцо России» планируется создать единое круизное пространство для дальнейшего сотрудничества со странами Азии [4].

В целом круизный туризм Дальневосточного региона имеет необходимые предпосылки для дальнейшего развития. Это, прежде всего, большая по протяжённости морская береговая линия; наличие островных и отдалённых территорий; близость региона к ёмкому рынку Азии; культурно-историческое наследие; возможность развивать новые экологические маршруты [5]. Однако одной из главных проблем его устойчивого развития является: отсутствие собственного круизного флота, слаборазвитая портовая инфраструктура, а также отсутствие надлежащей организации операций по эффективному и надёжному размещению круизных судов.

Пандемийный период

В период пандемии морские порты не поддались её влиянию, как ожидалось в самом начале. Их грузооборот в пандемийный период стабильно рос: 2020 г. – 223,2 млн т; 2021 г. – 224,3 млн т. Отчасти такой рост был обеспечен тем, что продолжилось переключение российских грузов с Запада на Восток. Анализ структуры грузооборота портов показал, что она практически сохранилась на уровне 2019 г., табл. 3. Исключение составил экспорт навалочных грузов, доля которых увеличилась на 3,3 п.п. за счёт экспорта угля.

Таблица 3

Структура грузооборота портов, %

Показатели	Всего	Экспорт	Импорт	Каботаж
2019				
Всего	100,0	87,6	3,1	9,3
Наливные	34,9	32,9	-	2,1
Навалочные	50,4	48,0	0,5	1,9
Генеральные	12,7		5,2	2,7
Лесные	1,9	1,5	-	0,4
2021				
Всего	100,0	90,0	2,7	7,3
Наливные	33,3	31,0	-	2,3
Навалочные	53,8	51,5	0,5	1,8
Генеральные	12,2	6,9	2,2	3,1
Лесные	0,7	0,6	-	0,1

Источник: Статистические данные АО «ДНИИМФ»

Рост экспорта угля позволил увеличить налоговые отчисления. Так, например, в 2021 г. порт Восточный стал одним из крупных налогоплательщиков региона, перечислив 3,6 млрд руб. в бюджеты разных уровней.

В то же время уголь вызвал дефицит пропускной способности Восточного полигона. По оценкам экспертов дефицит составляет от 70-100 млн т [6]. При этом в портах образовался профицит в объёме 50 млн т [7]. А в отношении предстоящих объёмов отправок угля на экспорт в нынешней ситуации сложилась полная неопределённость [8]. Таким образом, создалась ситуация, при которой развитие железных дорог не поспевает за развитием объектов портовой инфраструктуры.

Наряду с этим выстроилась цепочка последовательных негативных событий: угольная специализация портов оказывает влияние на экологию и, как следствие, способствует росту оттока населения, что может создать конфликт интересов между населением, бизнесом и региональной властью [9; 10].

Из-за того, что пандемия нарушила действующую глобальную логистику, активное развитие получили альтернативные маршруты, что вызвало рост объёма перевалки контейнеров в портах Дальневосточного региона: 2019 г. – 1,4 млн TEU; 2020 – 1,5 млн TEU; 2021 г. – 1,8 млн TEU. Но самым загруженным в регионе оказался порт Владивостокский. Его основной проблемой при интенсивном росте контейнеров стала стыковка грузов в цепочке «порт – железная дорога», где наблюдается вынужденный технологический простой с двух сторон.

Если в грузообороте портов наблюдалась положительная динамика, то в работе логистической цепочки отмечались сбои практически на всех её звеньях. В апреле 2020 г. появились проблемы с заменой экипажей, нарушение графиков морских перевозок, точечные карантинные в морских портах из-за введённых новых санитарных правил.

Поэтому в морских портах региона можно было наблюдать две разнонаправленные тенденции: сокращение количества судозаходов в порты и рост грузооборота. Так, например, в порту Ванино грузооборот увеличился на 6,5%, а число судозаходов в порт сократилось на 8%. Основное снижение пришлось первое на полугодие 2020 г. Оно было вызвано ограничением движения морских судов в странах АТР из-за пандемии, рис. 3.

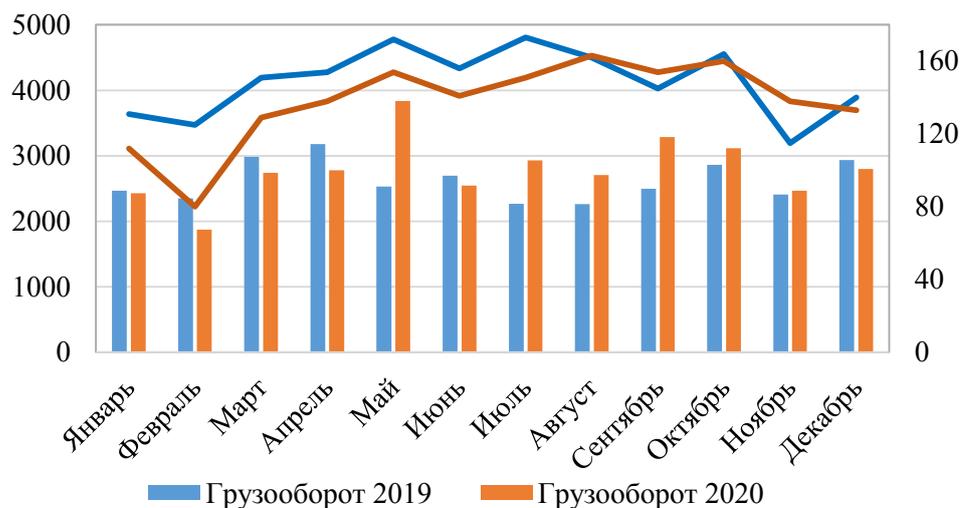


Рис. 3. Показатели порта Ванино
 Источник: АМП Охотского моря и Татарского пролива

Дефицит железных дорог Восточного полигона и нехватка портов, способных принимать контейнеровозы привели к скоплению больших партий грузов в каботажном направлении, возникли проблемы с северным завозом и начался дефицит товаров в отдалённых регионах (Магадан, Чукотка и проч.). В ноябре 2021 г. в ожидании отправки на о. Сахалин в порту Владивосток скопилось 1604 TEU, из них 76 – социально-значимые грузы [11].

Большое влияние пандемии отразилось также на пассажирских перевозках. По данным Сахалинского морского пароходства пассажирские перевозки в этот период снизились на 13%, рис. 4.



Рис. 4. Перевозки пассажиров ОАО «СахМП», тыс. человек
 Источник: Отчётные данные ОАО «СахМП»

В свою очередь, морской круизный туризм в регионе практически прекратил своё развитие. Из-за пандемии в 2021 г. было отменено около 40 круизных судов: Владивосток – 15, Корсаков – 10, П.– Камчатский – 15. Безусловно, введённые ограничения приводят к ощутимой потере дохода круизных компаний.

Вероятно, что новые санитарные протоколы и новые условия обслуживания круизных судов в будущем будут способствовать развитию круизных маршрутов в Дальневосточном регионе, но уже с акцентом на эко-движение. Для того, чтобы это направление продолжило своё развитие, надлежит учитывать новые санитарные протоколы и условия обслуживания круизных судов. Поскольку массовое

распространение круизного туризма, как правило, создаёт масштабную проблему для круизных портов, как получить экономический эффект от туризма, сохранив при этом экологических и социально-культурных ценностей в регионе¹⁰.

По причине того, что большая часть запланированных проектов не была исполнена в назначенный срок из-за удорожания строительства, невозможности выехать на объект, изменения внешнего спроса, в апреле 2021 г. на уровне Правительства РФ было принято решение о необходимости скорректировать обозначенные цели и задачи развития морского транспорта на среднесрочную перспективу¹¹.

Согласно скорректированному плану в отношении портов региона было предусмотрено «удлинение» сроков и исключение из федерального проекта. Так, были сдвинуты сроки по реконструкции объектов федеральной собственности в порту Певек. Исключены проекты: строительство транспортно-перегрузочного комплекса по перевалке сжиженных углеводородных газов в районе бухты Перевозной, техническое перевооружение порта Посьет, реконструкция гидротехнических сооружений порта Владивосток, реконструкция морского порта Шахтёрск, строительство портового комплекса для перегрузки глинозёма в бухте Ванина [12].

Кроме того, в отношении каботажных перевозок в 2021 г. Министерство транспорта РФ планирует создать государственную компанию для перевозки социально значимых грузов на Дальнем Востоке. Это снизит непроизводительные простои морских судов и портов, а также возобновит регулярные поставки грузов северного завоза.

На фоне разворота экспорта с Запада на Восток ключевыми проектами в среднесрочной перспективе выступают угольные терминалы в Хабаровском и Приморском краях, перегрузочный комплекс по хранению и перегрузке СПГ в порту Петропавловск-Камчатский. На Сахалине планируется создать многофункциональный грузовой центр в порту Корсаков. Кроме того, планируется провести перепрофилирование действующих универсальных терминалов под наиболее востребованную номенклатуру грузов в связи с переориентацией грузопотоков.

Заключение

Подведя итог, можно отметить, что пандемия оказала серьёзное влияние на работу морского транспорта и выявила наиболее уязвимые места. Для того, чтобы ликвидировать разрыв, потребуется переосмыслить движение грузовых перевозок, пересмотреть очерёдность реализации проектов, а также скорректировать цели и задачи морского транспорта в экономике Дальневосточного региона. Вместе с тем, пандемия в большей степени оказала косвенное, чем прямое влияние на морской транспорт Дальневосточного региона. Это выражается в том, что проблемы с заменой экипажа, нарушение логистической цепочки и, как следствие, образование транспортных заторов практически сразу обнаружили. В то время как грузооборот и контейнерооборот в портах регион стабильно рос, что было вызвано внешним спросом на определённые виды грузов.

¹⁰ Транспортная сфера в контексте COVID-19. Департамент международного и регионального сотрудничества. 2020. URL: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf> (дата обращения: октябрь 2022).

¹¹ Указ Президента РФ №474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года»

Список литературы

1. Минакир П.А. Экономика пандемии: российский путь // *Пространственная экономика*. 2020. Т. 16. № 2. С. 7–18. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2020.2.007-018>
2. Семенихин Я.Н., Новосельцев Е.М. Ванино-Совгаванский транспортно-промышленный узел: возможности и реалии // *Морские порты*. 2020. № 3. С. 38-42.
3. Заостровских Е.А. Особенности развития угольных портов Дальнего Востока России // *Регионалистика*. 2020. Т. 7. № 1. С. 30-45. <https://doi.org/10.14530/reg.2020.1.30>
4. Гомилевская Г.А., Петрова Г.А. Морской туризм как составляющая туристского бренда «Восточное кольцо России» // *Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса*. 2017. № 3. С. 71-85. DOI [dx.doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2017-3/71-85](https://doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2017-3/71-85).
5. Заостровских Е.А. Устойчивое развитие круизного туризма в Дальневосточном регионе // *Современные проблемы регионального развития*. Материалы IX Всерос. науч. конф. Биробиджан, 24-26 мая 2022 г. / Под ред. Е.Я. Фрисмана. Биробиджан: ИКАРП ДВО РАН, 2022. С. 69-74. DOI: 10.31433/978-5-904121-35-8-2022-69-72
6. Музлова Г. Экспорт угля: азиатский вектор. *Морские порты*. 2021. № 3. URL: <http://www.morvesti.ru/themes/1694/90265> (дата обращения: август 2022).
7. Головшиков В.О., Огнёв Д.В., Петрякова Е.А. Перспективы БАМа и Транссиба с учётом состояния регионов и развития угольной отрасли // *Энергетическая политика*. 2021. № 2. С. 30-43. DOI 10.46920/2409-5516_2021_2156_30
8. Найден С.Н. Социальные эффекты от реализации инвестиционных проектов // *Регионалистика*. 2017. Т. 4. № 6. С. 28-33. DOI: 10.14530/reg.2017.6
9. Огай С.А., Луговец А.А., Затепакин С.М., Рычкова В.Ф. Состояние и перспективы развития портовой инфраструктуры Приморского края / *Проблемы транспорта Дальнего Востока. Доклады научно-практической конференции*. 2017. № 2. С. 504-511.
10. Зойдов К.Х., Медков А.А. «Шёлковый путь здоровья» – инновационно-инфраструктурная основа постпандемийного восстановления мировой экономики // *Проблемы рыночной экономики*. 2021. № 3. С. 179-195. DOI: [//doi.org/10.33051/2500-2325-2021-3-179-195](https://doi.org/10.33051/2500-2325-2021-3-179-195)
11. Lau Y.-y., Yip T.L. The Asia cruise tourism industry: Current trend and future outlook // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 2020. № 36. P. 190-201.
12. Буянов С.И. Обновление планов развития морских портов // *Морские порты*. 2021. № 1. С. 28-32.

References

1. Minakir P.A. Pandemic Economy: The Russian Way. *Spatial Economics*. 2020. vol. 16. no. 2. pp. 7–18. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2020.2.007-018>.
2. Semenikhin Ya.N., Novoseltsev E.M. Vanino-Sovgavan transport and industrial hub: opportunities and realities. *Seaports*. 2020. no. 3. pp. 38-42.
3. Zaostrovskikh E.A. Features of the Development of Coal Ports of the Far East of Russia. *Regionalistics*. 2020. Vol. 67. no. 1. pp. 30–45. <https://doi.org/10.14530/reg.2020.1.30>
4. Gomilevskaya G.A., Petrova G.A. Sea tourism as a component of the tourist brand «The Eastern Ring of Russia», The Territory of New Opportunities. *The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service*. 2017. Vol. 9, no. 1. pp. 71–85. DOI [dx.doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2017-3/71-85](https://doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2017-3/71-85).
5. Zaostrovskikh E.A. Sustainable development of cruise tourism in the Far Eastern region. *Modern problems of regional development. Materials of the IX All-Russian Scientific Conference. Birobidzhan, May 24-26, 2022 / Edited by E.Y. Frisman. Birobidzhan: ICARP FEB RAS*. 2022. pp. 69-74. DOI: 10.31433/978-5-904121-35-8-2022-69-72
6. Muzlova G. Coal export: Asian vector. *Seaports*. 2021. no. 3. Available at: <http://www.morvesti.ru/themes/1694/90265> (accessed: August 2022).
7. Golovshchikov V.O., Ognev D.V., Petryakova E.A. Prospects for BAM and Transsib, taking into account the state of the regions and the development of the coal industry. *Energy Policy*. 2021. no. 2. pp. 30-43.
8. Naiden S.N. Social Effects from Implementation of Investment Projects. *Regionalistics*. 2017. Vol. 4. no. 6. pp. 28–33. DOI: 10.14530/reg.2017.6

9. Ogai S.A., Lugovets A.A., Zatepyakin S.M., Rychkova V.F. The state and prospects of development of the port infrastructure of Primorsky Krai / Problems of transport of the Far East. Reports of the scientific and practical conference. 2017. no. 2 (2). pp. 504-511.
10. Zoidov K.Kh., Medkov A.A. «Silk Road of Health» – an innovative and infrastructural basis for the post-pandemic recovery of the world economy. Market economy problems. 2021. no. 3 pp. 179-195. DOI: //doi.org/10.33051/2500-2325-2021-3-179-195
11. Lau Y.-y., Yip T.L. The Asia cruise tourism industry: Current trend and future outlook. The Asian Journal of Shipping and Logistics. 2020. no. 36. pp. 190-201.
12. Buyanov S.I. Updating plans for the development of seaports. Seaports. 2021. no. 1. pp. 28-32.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Заостровских Елена Анатольевна, кандидат экономических наук, научный сотрудник, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН (ИЭИ ДВО РАН), (680042, Хабаровск, Тихоокеанская ул., 153), e-mail: zaost@ecrin.ru

Elena A. Zaostrovskikh, PhD of Economy, Researcher, Economic Research Institute of Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences (153, Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042), e-mail: zaost@ecrin.ru

Статья поступила в редакцию 21.10.2022; опубликована онлайн 20.12.2022.
Received 21.10.2022; published online 20.12.2022.