



РАНХиГС

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЭКОНОМИКА

НАУЧНЫЕ ДОКЛАДЫ

17 / 9

В. С. Гордеев, Т. Н. Михайлова

ГЕОГРАФИЯ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ МАРШРУТОВ

*Роль транспортной
инфраструктуры*

МОСКВА • 2017



РАНХиГС

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В. С. Гордеев, Т. Н. Михайлова

География внешнеторговых маршрутов

*Роль транспортной
инфраструктуры*



| Издательский дом ДЕЛО |

Москва | 2017

УДК 91
ББК 26.8
Г67

Гордеев, В. С., Михайлова, Т. Н.

Г67 География внешнеторговых маршрутов: роль транспортной инфраструктуры / В. С. Гордеев, Т. Н. Михайлова. — М. : Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2017. — 44 с. — (Научные доклады: экономика).

ISBN 978-5-7749-1230-8

В работе изучается география маршрутов перевозок импортных товаров в регионы России через пограничные пропускные пункты. Оценивается ряд моделей множественного выбора, выделяются факторы, которые влияют на выбор вида транспорта и маршрута перевозок, и оценивается мера эффективности пограничного пропускного пункта, то есть его привлекательности для импортных грузоперевозок.

Данная работа подготовлена на основе материалов научно-исследовательской работы, выполненной в соответствии с государственным заданием РАНХиГС при Президенте Российской Федерации на 2015 год.

УДК 91
ББК 26.8

ISBN 978-5-7749-1230-8

© ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
Теоретическая модель	9
Построение переменных для оценки модели	13
Эконометрические оценки	19
Модель выбора маршрута для потоков импорта	19
Спецификация	19
Результаты	21
Модель двухступенчатого выбора маршрута для потоков импорта	34
Спецификация	34
Результаты	34
Заключение	40
Список литературы	42
Сведения об авторах	43

ВВЕДЕНИЕ

В настоящей работе анализируется география транспортных потоков внешней торговли через границу Российской Федерации. Мы строим теоретическую модель торговли и модель выбора транспортного маршрута для транспортировки внешнеторговых грузов, а затем оцениваем модель выбора транспортного маршрута на данных по пунктам пропуска России.

Основная задача — выявить факторы, влияющие на интенсивность торговых потоков на низком уровне географической агрегации, и факторы, влияющие на переключение торговых потоков между пунктами пропуска. Свойства маршрутов торговли — транспортные издержки, прямые и косвенные, институциональная среда, транзакционные издержки — влияют на объемы торговли напрямую. Наша работа расширяет литературу в области структуры торговых издержек. Мы изучаем транспортную компоненту торговых издержек и ее составные части: транспортные издержки, зависящие от физической географии, и транспортные издержки, зависящие от качества инфраструктуры и институтов внешней торговли.

Известно, что географические расстояния снижают интенсивность торговли¹. Однако помимо расстояния ряд плохо измеримых факторов также влияет на торговлю. Самым ярким примером стал знаменитый «парадокс границы», описанный Маккаллумом [1] и частично разрешенный позже Андерсеном и ван Винкупом [2]. Однако помимо административных ограничений трансграничной торговли существует масса факторов, влияющих подобным образом. Беар и Венэйблс предлагают использовать следующую концептуальную модель, объясняющую объемы международной торговли [3]:

Торговля = F [доход, экономическая политика, сходство культур², транспортные издержки = f (расстояние, географические факторы, инфраструктура, стимулирование торговли, развитие технологий, топливные издержки)].

Как видно, помимо экономических факторов и физической географии в данную концептуальную спецификацию входят и культурные, и сугубо технологические. Неудивительно, что тема эффективности инфраструктуры для трансграничной торговли поднималась в литературе довольно часто. Нордас и Пьермартини [4] исследовали эффективность портов. Наконец, важное значение имеет и грамотное управление, определение торговой политики, стимулирование внешнеэкономической деятельности. В исследовании Уилсона — Манна — Оцуки [5] было задействовано четыре группы факторов:

- характеристики портовой инфраструктуры;
- качество процедур таможенного оформления грузов;
- качество регуляторной среды в целом;
- доступность инфраструктуры сектора услуг.

Исследование показало важность всех четырех факторов, их материальное влияние на объемы экспорта и импорта.

Также стоит отметить группу работ по изучению межстрановой вариации реальных издержек транспортировки. Например, Лимао и Венэйблс [6] собрали данные о тарифах до-

¹ Для комплексного метаанализа см. работу Дидье и Хэда [2].

² Сходство культур отражает институциональные издержки, возникающие при торговле в сходных и отличающихся деловых культурах.