

5. Назипова Е. Группа компаний «Русагро» осуществила первую поставку кукурузы в Китай [Электронный ресурс] // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики: официал. сайт. – URL: <https://minvr.ru/press-center/news/20680/>

6. Дочка "Русагро" отправила в Японию пробную партию кукурузы, выращенной в Приморье [Электронный ресурс] // PrimaMedia.ru. – URL: <https://primamedia.ru/news/485513/>

7. Группа компаний «Русагро» осуществила первую поставку кукурузы в Китай из Приморья [Электронный ресурс] // Рамблер новости. – URL: <https://news.rambler.ru/other/42189151-gruppa-kompaniy-rusagro-osuschestvila-pervuyu-postavku-kukuruzy-v-kitay-iz-primorya/>

8. Салаватова А. Сельскохозяйственный экспорт России: структура, динамика, стимулирование и ограничители роста [Электронный ресурс] // Региональные комментарии. – URL: <http://regcomment.ru/reports/selskohozyajstvennyj-eksport-rossii-struktura-dinamika-stimulirovanie-i-ogranichiteli-rosta/>

9. SWOT-анализ [Электронный ресурс] // Бизнес Ответ. – URL: <https://blog.molodost.bz/advanced/swot-analiz/>

Рубрика: Мировая экономика

УДК 338.47 + 339.94

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА РЕГИОНА И ЕГО ИНТЕГРАЦИИ В МИРОВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ НА ПРИМЕРЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

А.Р. Блюдик, Е.А. Охманюк

бакалавры

Р.И. Гриванов

канд. полит. наук, доцент кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Уровень развития транспортных структур региона является стратегически важным элементом распределения его производственных мощностей. Актуальными становятся проблемы региона, имеющего высокий потенциал развития транспортного потока, ввиду его трансграничности. В статье проанализировано развитие транспортной системы региона, влияние транспорта на социально-экономическое развитие и на процесс интеграции в глобальную транспортную сеть.

Ключевые слова и словосочетания: транспорт, транспортная система, интеграция, мультимодальные перевозки, экономический рост.

THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM AS A FACTOR IN THE ECONOMIC GROWTH OF THE REGION AND ITS INTEGRATION INTO THE GLOBAL TRANSPORT SYSTEM ON THE EXAMPLE OF PRIMORSKY KRAI

The level of development of transport structures in the region is a strategically important element in the distribution of its production capacities. The problems of a region that has a high potential for the development of traffic flow due to its transboundary nature are becoming relevant. The article analyzes the development of the regional transport system, the impact of transport on socio-economic development and the process of integration into the global transport network.

Keywords: transport, transport system, integration, multimodal transport, economic growth.

Транспорт – важнейшая часть развития мировой экономики и жизни в целом, ввиду его стратегической важности для мировой экономики. Необходимость совершенствования транс-

портного сектора обусловлена развитием взаимодействия всех отраслей экономики. Скачки в развитии глобального транспортного сектора приводят к его структурным изменениям – транспортный рынок имеет тенденцию постоянно меняться под воздействием множества внешних и внутренних факторов. Помимо этого, рынок транспортных услуг имеет свои законы и особенности.

На данном этапе экономического развития транспортный сектор является одним из основных факторов глобализации и интеграции в международную торговлю. Начиная с ранних этапов развития международных и внутренних рынков, экономический рост всегда сопровождался свободным движением товаров и услуг.

Актуальность исследования данного рынка обусловлена геополитическими государственными интересами. Непосредственные границы Приморского края делают развитие этого региона важнейшим национальным приоритетом России на Дальнем Востоке.

Научная новизна исследования заключается в изучении недостатков в функционировании отдельных видов транспорта в регионе, проблем организации мультимодальных перевозок. Статья также посвящена изучению роли международных транспортных коридоров в укреплении транспортных связей в процессе интеграции в мировую транспортную систему.

Целью данной научной статьи является изучение современных тенденций развития рынка транспортных услуг в Приморском крае и их влияния на социально-экономическое развитие региона.

Исходя из поставленной цели, рассматривались следующие задачи:

- определить роль и значение рынка транспортных услуг в Приморском крае;
- изучить текущее состояние и проблемы транспортной инфраструктуры региона;
- обозначить факторы, определяющие развитие международного транспортного рынка;
- выявить перспективы развития международного транспортного рынка;
- определить место Приморского края на рынке транспортных услуг;
- предложить комплекс мер, направленных на укрепление позиций региона на рынке транспортных услуг.

Теоретической основой исследования стали работы отечественных учёных в области управления транспортом, логистикой, организации и регулирования региональных потоковых процессов, экономики транспорта, обновления транспортно-логистической инфраструктуры, мультимодальных перевозок, а также первичная справочная и статистическая информация из открытых официальных источников.

Методологическая основа исследования состояла из конкретных методов эмпирического исследования, таких как сравнение и описание, а также общелогических методов и приёмов исследования – анализ, моделирование, системный подход, структурно-функциональный метод. Исследование базируется на тщательном изучении существующей ситуации на транспортном рынке региона и проблем его функционирования.

Итак, реализуя перемещение ресурсов между различными стадиями производства, транспорт занимает главное место в логистике. На развитие транспорта влияют такие внешние условия, сложившиеся на сегодняшний день, как:

- 1) быстрое развитие интеграционных процессов;
- 2) различия в уровне развития стран и их открытости для участия в международных экономических отношениях;
- 3) интенсификация торговли;
- 4) развитие туризма, определяющего транспорт, как важную экономическую составляющую.

Какую же роль играет транспорт в Приморском крае при таких условиях?

На уровне региона развитость транспорта характеризуется плотностью транспортных сетей по отношению к обширности территории, близостью к административным центрам и крупным транспортным развязкам, морским и воздушным портам, расположением относительно главных транспортных «артерий» – автомагистралей, железнодорожных и морских путей. От вышперечисленных факторов будет зависеть скорость освоения природных богатств Приморья, строительства инфраструктуры, объём грузооборота, мобильность трудовых ресурсов, величина туристического потока – а значит и социально-экономическое развитие в целом. Доступность транспортных услуг непосредственно определяет скорость экономического развития региона. Таким образом, развитие транспортного рынка имеет важное значение для региона.

Преимущества именно Приморского края, которые оправдали бы вложения в транспортную инфраструктуру, следующие:

- географическое «приморское» положение;
- границы с передовыми странами АТР;
- возможность использования Транссибирской магистрали и Северного морского пути в европейском направлении;
- крупные запасы природных богатств (топливно-энергетические и гидроэнергетические ресурсы, цветные и драгоценные металлы, горно-геохимическое сырьё, стройматериалы, лесные и земельные угодья, богатая флора и фауна, привлекательные рекреационные ресурсы);
- особенности рельефа и климата (малоснежные зимы, отсутствие систематически проявляющихся природных катаклизмов (извержения, землетрясения, торнадо).

Всё это, а также повышенное внимание к региону со стороны государства (государственные программы и стратегии развития на Дальнем Востоке, создание ТОР, свободной экономической зоны СПВ) делает регион инвестиционно привлекательным.

К сожалению, в таком перспективном регионе имеется ряд проблем, тормозящих его развитие. Во-первых, стоит обозначить внешние условия, сложившиеся в целом в стране на сегодняшний день. На состояние экономики региона сегодня влияет нестабильная экономическая ситуация. В начале апреля 2020 года цены на российскую нефть марки «Urals» на рынках Северо-Западной Европы упали до 10,54 доллара за баррель, приблизившись к уровню 1999 года. 1 апреля истёк срок соглашения стран ОПЕК+ о регулировании объёмов добычи «чёрного золота», а это значит, что ничем не регулируемая добыча приведёт к увеличению предложения нефти на рынке и снижению её стоимости. Standard & Poor's прогнозирует, что до конца 2020 года средняя цена нефти марки «Brent» составит 30 долларов за баррель¹. Учитывая, что около 40% поступлений в федеральный бюджет приходится именно на доходы от продажи нефти² (по состоянию на конец 2019 года), для России настоящая ситуация не является благоприятной.

Параллельно этому, возникла сложная ситуация из-за пандемии от коронавирусной инфекции (COVID-19)³, повлекшей принятие таких мер, как введение режима самоизоляции и нерабочего месяца. Выручка бизнесменов упала, количество рабочих мест стремительно сокращается – российский бюджет снова теряет часть своих доходов. При этом, расходы бюджета вынужденно растут на десятки миллиардов рублей на реализацию мер усиления систем здравоохранения, социальную поддержку населения, поддержку бизнеса. По мнению главы Центрального банка России Эльвиры Набиуллиной потери составят 1,5–2% ВВП и приведут к рецессии экономики [1]. Данное обстоятельство не сможет не повлиять на экономику Приморского края.

Проблемы, касающиеся непосредственно транспорта, следующие – на фоне пандемии временно прекращено сообщение с одним из крупнейших партнёров Приморья – Китаем: «Шестого апреля в 13.00 (по пекинскому времени) временно прекращаются автомобильные грузовые перевозки через российско-китайские погранпереходы Пограничный – Суйфэньхэ, Полтавка – Дуннин и Турий Рог – Мишань. Такое решение китайские власти аргументируют тем, что не могут обеспечить централизованную проверку и карантин возросшего через них грузопассажирского потока», – говорится в сообщении [2]. Угольные порты, лесопромышленные и рыбодобывающие предприятия Приморья потеряли возможность выхода на свой ключевой рынок сбыта – Китай. Ощущается также и острая нехватка импорта, например деталей и компонентов, продовольствия из КНР. Ввиду ограничений на въездной туризм Приморье потеряло крупнейшую целевую аудиторию – азиатских туристов и связанные с ними денежные потоки в гостинично-ресторанный и рекреационный бизнес [3]. Очевидно, что в таких условиях изоляции и кризиса развитие транспортного сектора испытывает трудности, а экономический рост региона скорее всего сменится рецессией.

Что касается уже имеющейся транспортной инфраструктуры в Приморском крае, то высокий уровень износа транспортных средств, его моральное устаревание не в состоянии эффективно и безопасно обеспечивать перевозки. Главнейшие объекты приморского региона – порты – были построены ещё во времена Советского Союза и не способны обслуживать крупные грузовые суда.

¹ По данным ценового агентства «Argus»

² Из сообщения Министерства финансов РФ, по состоянию на конец 2019 года

³ Коронавирус – вирусное заболевание, влияющее на дыхательную систему человека

На сегодняшний день в Приморском крае 6 морских портов (Восточный, Зарубино, Находка, Славянка, Владивосток, Посьет, Козьмино) и 5 сухопутных пунктов пропуска на границе с КНР (Полтавка, Тугий рог, Краскино, Марково, Пограничный). Через все эти порты и пункты пропуска идёт грузопоток, а через автопереходы пассажиропоток из России в Китай и обратно. При этом наборе транзитных «окон» в Приморский край и обратно, в основную часть России, ведет всего одна железнодорожная магистраль – Транссиб, и одна автодорога федерального значения – М60. И даже эта автомагистраль не доходит в город Владивосток, на расстоянии около 50 км от краевого центра федеральная трасса становится дорогой регионального значения А370. Так же и дороги от Владивостока до других портов: Находки, порта Восточный и Козьмино, портов в посёлках Славянка, Зарубино и Посьет расположены за 150 км до выхода на федеральную трассу. Все эти нюансы важны для транспортных компаний, работающих в сфере грузоперевозок по Приморью и за его пределами. Проблема заключается в том, что движение тяжеловесного и крупногабаритного транспорта с грузом по дорогам федерального значения регулируется законом № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации...» от 8 ноября 2007 г. Но им же было установлено, что тяжеловесный и крупногабаритный автотранспорт должен получать разрешение на движение по дорогам регионального и местного значения от уполномоченного органа [4].

Сущность разрешения заключается в согласовании маршрута с владельцами различных дорог и определении условий, при которых движение грузовых транспортных средств может происходить по выбранному маршруту. Таким образом, в Приморском крае складывается ситуация, когда для выхода большегрузных машин на федеральную трассу в любом случае необходимо преодолеть более сотни километров по региональным дорогам. Без разрешения на проезд по региональным дорогам большегрузных транспортных средств транспортники вынуждены идти на риск.

Причина, по которой дорожный департамент краевой администрации не выдаёт разрешений – ненадлежащее качество дорог краевого значения. В Приморье с его сложным рельефом и специфическими климатическими условиями дороги испытываются стихиям каждый год: дороги размываются, мосты рушатся, и вместо того, чтобы обслуживать и ремонтировать региональные дороги, власти ограничивают дорожное движение. Аналогичные проблемы существуют у компаний, занимающихся пассажирскими перевозками в Китай.

Также, существует проблема функционирования разных видов транспорта в мультимодальном формате. Каждый из видов транспорта имеет свои достоинства, но ограничиться одним видом транспортировки невозможно. Во-первых, доставка одним видом транспорта невозможна в связи с отсутствием прямого сообщения между получателем и отправителем, во-вторых, существует необходимость производить доставку груза от разных перевозчиков, в-третьих, такой вид перевозок стоит дешевле. Исходя из данных факторов, существует острая необходимость налаживания взаимодействия различных видов транспорта.

Таким образом, текущее состояние транспортной инфраструктуры в Приморском крае требует особого внимания и контроля со стороны властей, регулирования законодательства в отношении транспортных процессов, модернизации процедур грузоперевозок.

Развитие международного рынка транспортных услуг определяется такими факторами, как тенденция к созданию единого пространства – интеграции разных стран. Этому свидетельствует создание множества ЗСТ, а также экономических, таможенных, политических союзов (ВТО, МВФ, ОПЕК, ООН, ЕС). Процессы глобализации, объединяя все возможные виды транспорта, предоставляют грузовладельцам широкий их выбор. Строительство эффективных транспортных сетей, терминалов и складов привлекает торговцев более низкой себестоимостью перевозки и хранения. Более того, развитая «транспортная паутина» создаёт более равные условия конкуренции для различных регионов. Магистральные виды транспорта также, сближая регионы друг с другом, удешевляют и ускоряют перевозки, что благоприятно сказывается на деловой активности населения, повышении уровня жизни населения, реализации экономического потенциала. Следовательно, вышеперечисленные факторы побуждают экономику к развитию именно транспортного сектора.

Какие же перспективы ожидают мировой транспортный рынок в обозримом будущем?

Цель транспортной политики передовых стран сегодня – повышение конкурентоспособности национальных перевозчиков и лоббирование национальных интересов на международных рынках. В этой связи приоритетными становятся следующие направления повышения эффективности оказания логистических услуг:

- цифровизация транспортных узлов, транспортных коридоров;
- организация принципа «единого окна» при импортно-экспортных операциях;

- совершенствование соответствующего законодательства;
- создание масштабных проектов по модернизации транспортной инфраструктуры и привлечение инвесторов к этим проектам [5].

Важной тенденцией становится трансформация транспортного сервиса – логистический аутсорсинг и мультимодальные перевозки вместо оказания узкоспециализированных транспортных услуг. Например, в сфере воздушных и морских перевозок создаются альянсы, обеспечивающие объединение мощностей и тем самым повышение конкурентоспособности перевозчиков за счёт более низких издержек транспортировки.

По оценкам Международного транспортного форума, в ближайшие десятилетия тонно-километровый морской транспорт будет развиваться наиболее интенсивно на маршрутах в Азии и северной части Тихого океана, на маршрутах через Индийский океан, а также на маршрутах в Средиземном и Каспийском морях [5]. Для Приморского края, имеющего выходы к первым перечисленным маршрутам, такая тенденция весьма благоприятна.

Ещё одной важной долгосрочной тенденцией является растущая конкуренция между высокоскоростными железнодорожными линиями с региональными авиакомпаниями, а также переход к высокоскоростным железнодорожным пассажирским перевозкам с традиционных железнодорожных и автомобильных пассажирских перевозок. Развитие скоростных автомагистралей позволяет создать дополнительный спрос на транспорт, что увеличивает потенциал для экспорта транспортных услуг. Данная перспектива также выгодна для Приморского края. Долгое время регион ведёт переговоры с КНР о запуске скоростной железной дороги Владивосток – Суйфэньхэ [6]. Дальневосточное таможенное управление поддержало этот инвестиционный проект, ориентированный, в первую очередь, на туристический поток между Приморьем и Республикой. Данные пресс-службы Правительства края доказывают интерес к Приморью – в 2019 году регион посетили 456 тысяч китайских туристов, что на 8% больше, чем в 2018 году. Однако, в Департаменте туризма убеждены в том, что пограничные переходы не справляются с нагрузкой, что может привести к сокращению данных показателей. Таким образом, для Приморья важны в том числе такие проекты, как запуск железнодорожного маршрута Владивосток-Суйфэньхэ.

Место Приморского края на мировом рынке транспортных услуг определяется международными транспортными коридорами. МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» проходят через территорию Свободного порта Владивосток и соединяют китайские провинции Хэйлунцзян и Цзилинь с морскими портами Приморского края. Концентрация материальных, финансовых и информационных потоков в сочетании с высоким качеством экспедиторского обслуживания обеспечивают ускорение оборачиваемости капитала. Данные транспортные коридоры значимы для Приморского края, так как имеют ряд преимуществ, обеспечивающих стремительное экономическое развитие региона. Например, транспортный коридор «Приморье-1» обладает следующими преимуществами: сокращение транзитного времени, оптимальная стоимость доставки, прямой морской линейный сервис, бесперебойное движение транспорта по маршруту. С помощью транспортного коридора «Приморье-2» создана технологическая возможность для организации транзитного грузопотока из Северного Китая через порты Хасанского района конечным грузополучателям в АТР, США и Европу, развивается морская, автодорожная и железнодорожная инфраструктуры для осуществления региональных и трансконтинентальных транзитных международных грузовых и пассажирских перевозок [7].

Помимо МТК в регионе действует АО «Международный аэропорт Владивосток». Его расположение на пересечении воздушных трасс между Дальним Востоком и странами АТР также делает его неотъемлемым элементом международных транспортных сетей. Аэропорт занимает одну из лидирующих позиций по объёму пассажиропотока среди дальневосточных аэропортов. В 2018 году воздушная гавань Приморья обслужила 2 млн 634 тыс. пассажиров, что на 21% выше показателя предыдущего года. Маршрутная сеть аэропорта насчитывает около 45 направлений, полеты по которым совершают как ведущие российские компании, так и азиатские, в числе которых Korean Air, Air Koryo, China Southern, Uzbekistan Airways [8].

Дальневосточная железная дорога, проходя по территории 5 субъектов федерации, имеет прямой выход к крупным морским портам Тихоокеанского побережья – Ванино, Находка, Находка-Восточный, Владивосток, Посьет, а также к сухопутным пограничным переходам – Гродеково-Суйфунхэ, Хасан-Гуманган, что создает благоприятные условия для транспортировки экспортно-импортных грузов. ДВЖД обеспечивает 30% экспортных операций России, а также свыше 25% транзита грузов других стран [9].

Таким образом, на международном транспортном рынке Приморский край занимает важное место, демонстрирует свой потенциал расширения трансграничной торговли, инвестиций в логистику и включения Приморского края в международные транспортные маршруты.

Какие меры позволят Приморскому краю укрепить свои позиции на рынке транспортных услуг?

Во-первых, это активное участие в реализации полномасштабных инфраструктурных проектов международного формата. Например, дальнейшая поддержка инициативы Китая «Один пояс – один путь» (российско-китайское соглашение об использовании транспортной инфраструктуры РФ уже заключено). Сущность транспортных направлений данного проекта отражена на рис. 1

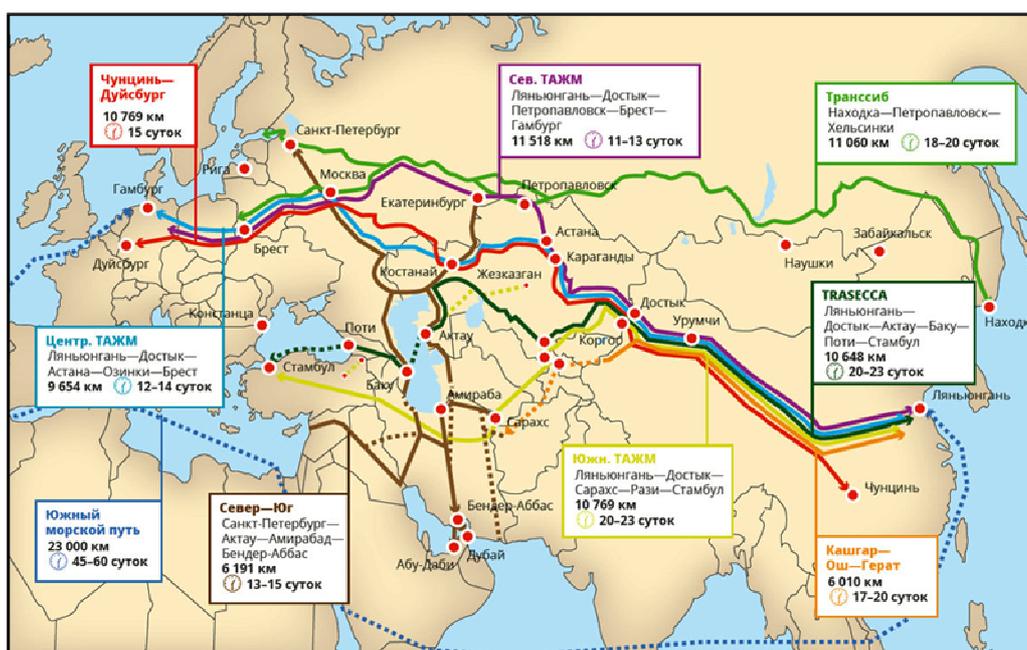


Рис. 1. Схема проекта «Один пояс – один путь» [10]

Проходящая по территории Приморского края Транссибирская магистраль является сухопутной основой проекта «Один пояс – один путь». Таким образом, проект позволит не только ускорить доставку грузов между Приморьем и Китаем, но и получать выгоду за счёт транзитных операций.

Укрепления позиций Приморского края на рынке транспортных услуг можно достичь, не только реализовав крупные проекты уже существующих транспортных сетей, но активизировав новые, в том числе способные поддерживать мультимодальный формат [11]. Например, поддержку морскому транспорту окажет такой инвестиционный проект, как строительство транспортно-логистического комплекса «Юнион» в г. Артёме. Имея внутри комплекса склады, железнодорожный контейнерный терминал, автопарк грузовых автомобилей, торцевые железнодорожные эстакады и доступ к федеральной трассе М60, регион будет способен осуществлять разгрузку порта и транспортировку сразу двумя видами транспорта: железнодорожным и автомобильным.

Проект по производству рефрижераторных контейнеров в Черниговском районе может стать дополнением к ТЛК «Юнион», поскольку поможет увеличить территориальный охват доставки грузов как внутри региона, так и за его пределы.

Очень важным для развития логистики в Приморском крае является якорный проект «Приморье-2» – строительство специализированного многоцелевого контейнерного и зернового терминала. Проект предусматривает строительство контейнерных причалов, судоремонтного завода «Славянка», экспортного терминала для сжиженного энергетического сырья, развитие порта Нерпа [12]. Инфраструктура проекта обеспечит движение грузов между КНР и Россией, между Японией и Кореей. Его основной маршрут – Чанчунь (Китай), Цзилинь (Китай), Хунчунь (Китай), Краскино (Россия) и Порт Зарубино (Россия). Ожидаемый мультипликационный эффект, достигаемый вследствие развития и эксплуатации порта «Славянка», привлечённый за

счёт производства, составит 5,9 млрд долларов США, с приростом добавленной стоимости до 2,8 млрд долларов США и обеспечит рабочие места для 100,9 тыс. человек¹.

Для финансирования вышеобозначенных проектов региону необходимо улучшать инвестиционную привлекательность. Интересен тот факт, что больший интерес у инвесторов вызывает регион с развитой транспортной инфраструктурой, а значит понятия инвестиционной привлекательности и развитости транспорта находятся в тесной взаимосвязи. Региону необходима поддержка как инвесторов (отечественных и иностранных), так и государства. Именно поэтому развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей больше возможностей для реализации потенциала Приморского края, а значит и стимулирующей экономический рост, должно стать одной из первоочередных задач региона.

В результате проведённого исследования были получены следующие результаты:

- потенциал развития транспортных сетей в Приморье высок благодаря преимуществам географического положения, трансграничности, богатству природных ресурсов;
- существуют проблемы, тормозящие развитие транспорта региона: экономический кризис, недостаток инвестиций, устаревание технического оснащения, износ дорожного полотна, недостаточно эффективное взаимодействие различных видов транспорта;
- экономический рост региона непосредственно зависит от развитости не только внутренних, но и внешних транзитных торговых путей между Россией и АТР;
- реализация проектов по модернизации и строительству транспортной инфраструктуры окажет прямое влияние на инвестиционную привлекательность региона, его интеграцию в международную транспортную сеть.

Исследование показало, что рынок транспортных услуг Приморского края находится под влиянием множества внутренних и внешних факторов, имеет проблемы, преимущества и перспективы. Однако, совершенствование рынка вполне возможно реализовать, например, благодаря проектам по строительству современных транспортно-распределительных, складских комплексов, а также благодаря модернизации дорожной, железнодорожной и портовой инфраструктур края. Безусловно, реализация данных мер будет зависеть от инвестиционного, финансового, организационного, технического, кадрового оснащения региона, но Приморье, являясь стратегически важным субъектом Российской Федерации и представляя интерес для зарубежных партнёров в качестве получателя инвестиций, имеет все шансы его приобрести.

Подобно кровеносной системе живого организма, переносящей жизненно важные элементы до каждой его клетки, транспортная система в регионе обеспечивает движение производственных мощностей, трудовых ресурсов. Модернизация и строительство качественной транспортной инфраструктуры ускоряет интеграцию Приморья в международные транспортные сети, повышает его инвестиционную привлекательность, является залогом экономического роста и процветания региона, имеющего прекрасные точки роста и достойного высокого уровня жизни.

1. Влияние пандемии коронавируса на экономику России [Электронный ресурс] // BBC NEWS Русская служба – британская русскоязычная общественная служба новостей. – URL: <https://www.bbc.com/russian/features-52148925>

2. По сообщениям Генконсульства РФ в Харбине [Электронный ресурс] // РИА НОВОСТИ. – URL: <https://ria.ru/20200406/1569613256.html>

3. Проблемы в работе угольных портов [Электронный ресурс] // Информационно-аналитическое агентство «Восток России». – URL: <https://www.eastrussia.ru/news/ugolnye-porty-primorya-ispytyvayut-trudnosti-iz-za-koronavirusa/>

4. Новости свободного порта Владивосток [Электронный ресурс] // PortoFranko. – URL: <https://portofranko-vl.ru/publication/vse-dorogi-vedut-v-tupik-problemy-gruzovyh-i-passazhirskih-perevozok-v-primorie-obuslovlenny-deystviyami-ili-bezdeystviem-dolznoznostnyh-lits/>

5. Основные направления и перспективы развития мирового рынка транспортных услуг. Распоряжение Правительства РФ от 14.08.2019 N 1797-р <Об утверждении Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года> (вместе с "Планом мероприятий по реализации Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года") [Электронный ресурс] // СПС «Консультант+». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_331686/a03b48911feb97ed333ec5e1db1e9ff011e2b669/

¹ По информации пресс-службы Агентства Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта.

6. Детали проекта по запуску поезда из Владивостока в Суйфэньхэ [Электронный ресурс] // Медиахолдинг Prima Media. – URL: <https://primamedia.ru/news/850552/>
7. Транспортные коридоры [Электронный ресурс] // Российско-китайский информационный портал РЖД. – URL: <http://russiachina-eastcargo.com/ru/transport-corridors>
8. Об аэропорте [Электронный ресурс] // Сайт Международного аэропорта Владивосток им. Арсеньева. – URL: <https://vvo.aero/about/>
9. Дальневосточная железная дорога [Электронный ресурс] // Официальный сайт ДВЖД. – URL: dvzd.rzd.ru
10. Схема нового «Шёлкового пути» [Электронный ресурс] // Платформа краудфандинга «ДЕНЬ TV». – URL: <https://tv-den.ru/2019/04/28/mihail-tatarinov-shelkovyj-put-sut-proektakovyj-put-sut-proekta-kitaja-i-interesy-rossii>
11. Информация об инвестиционных проектах [Электронный ресурс] // Инвестиционный портал Приморского края. – URL: <https://invest.primorsky.ru/ru/projects/>
12. Экономическое обоснование якорного проекта [Электронный ресурс] // Официальный сайт Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики. – URL: https://minvr.ru/press-center/news/24204/?sphrase_id=1302034

Рубрика: Экономика и управление народным хозяйством

УДК 332.145 + 338.242

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ КОМПАНИЙ-ИМПОРТЕРОВ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫХ ТОВАРОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

Ф.В. Валл, И.А. Мальцева

бакалавры

Р.И. Гриванов

преподаватель

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В условиях международного разделения труда любая страна обладает определенной специализацией, обуславливая международный обмен продукцией. Несмотря на тривиальные мотивы импортной деятельности, ее преимущества не столь очевидны. Поэтому у дальневосточных импортеров возникает необходимость искать пути повышения конкурентоспособности, что в контексте продовольственных товаров приобретает особую актуальность и социальную значимость.

Ключевые слова и словосочетания: конкурентоспособность, импорт, продовольственные товары, импортозамещение, Дальний Восток России.

WAYS TO STRENGTHEN COMPETITIVE POSITION OF FOOD-IMPORTING COMPANIES IN THE RUSSIAN FAR EAST

Under international division of labor each country specializes in producing some kind of goods which explains international products' exchange. Despite trivial reasons behind import business its advantages are not that obvious. Therefore, Far Eastern importers have to find ways to strengthen their competitive position. It brings even more relevance and social importance when it comes to food products.

Keywords: competitiveness, imports, food products, import substitution industrialization, the Far East of Russia.

Внешнеэкономическая деятельность (ВЭД) – внешнеторговая, инвестиционная и иная деятельность, включая производственную кооперацию, в области международного обмена товарами, информацией, работами, услугами, результатами интеллектуальной деятельности (правами на них) [8]. Ее неотъемлемой частью является импортная деятельность, а основанием для ее начала служит анализ выгод и издержек. Однако каким образом должна действовать компания-