



ВЛАДИВОСТОКСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ

Национальный научный форум
магистрантов, аспирантов
и молодых ученых

НАУКА

МЕНЯЮЩАЯ ЖИЗНЬ



Адаптивная физическая культура
Психология и социология
Технические науки
Экономика и менеджмент

Педагогика
Политика и право
Культурология
Туризм и экология

29-30 мая
2024 г.

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования «Владивостокский государственный университет»

НАУКА, МЕНЯЮЩАЯ ЖИЗНЬ

Сборник материалов национального научного форума
магистрантов, аспирантов и молодых учёных

(г. Владивосток, 29–30 мая 2024 г.)

Под общей редакцией
канд. пед. наук Г.В. Петрук

Владивосток
Издательство ВВГУ
2024

УДК 001.8
ББК 72.5я431
НЗ4

НЗ4 Наука, меняющая жизнь : сборник материалов национального научного форума магистрантов, аспирантов и молодых учёных (г. Владивосток, 29–30 мая 2024 г.) / под общ. ред. канд. пед. наук Г.В. Петрук ; Владивостокский государственный университет ; Электрон. текст. дан. (1 файл: 7,24 Мб). – Владивосток: Изд-во ВВГУ, 2024. – 1 электрон., опт. диск (CD-ROM). – Систем. требования: Intel Pentium (или аналогичный процессор других производителей), 500 МГц; 512 Мб оперативной памяти; видеокарта SVGA, 1280×1024 High Color (32 bit); 5 Мб свободного дискового пространства; операц. система Windows XP и выше; Acrobat Reader, Foxit Reader либо любой другой их аналог.

ISBN 978-5-9736-0728-9

В сборнике представлены доклады по основным направлениям работы национального научного форума магистрантов, аспирантов и молодых учёных, состоявшегося во Владивостокском государственном университете 29–30 мая 2024 года: экономика; юриспруденция; социология; психология; менеджмент; туризм и экология; международные отношения; технические науки.

Для аспирантов, ученых, занимающихся вопросами международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе, представителей власти и бизнеса.

УДК 001.8
ББК 72.5я431

Электронное научное издание

Минимальные системные требования:

Компьютер: Pentium 3 и выше, 500 МГц; 5,6 Мб; 5 Мб на жестком диске; видеокарта SVGA, 1280×1024 High Color (32 bit); привод CD-ROM. Операционная система: Windows XP/7/8.

Программное обеспечение: Internet Explorer 8 и выше или другой браузер; Acrobat Reader, Foxit Reader либо любой другой их аналог.

ISBN 978-5-9736-0728-9

© Под общ. ред. канд. пед. наук Г.В. Петрук, 2024

© ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет», оформление, 2024

В авторской редакции

Компьютерная верстка М.А. Портновой

Владивостокский государственный университет

690014, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41
Тел./факс: (423)240-40-54
Подписано к использованию 29.08.2024 г.

Объем Мб. Усл.-печ. л. .
Уч.-изд.л. . Тираж 300 (I–25) экз.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Авакумов А.Е., Тунгусова Е.В.</i> Оценка текущей эффективности функционирования пассажирского транспорта во Владивостоке	7
<i>Агафонова А.П.</i> Деконструкция образа тела: социальные, психологические и культурные факторы.....	11
<i>Азаров Н.А.</i> Различия уровня толерантности к неопределенности у студентов в контексте их социальной тревожности.....	15
<i>Айрих Е.Р.</i> Политика санкций как инструмент в международном конфликте.....	19
<i>Антипова С.С.</i> Ассоциативный эксперимент как способ отражения социокультурной реальности	26
<i>Артеменко П.В., Бубновская Т.В.</i> Влияние индустрии туризма на экономику страны.....	30
<i>Афонская А.И.</i> Приграничное сотрудничество России и Китая в области транспорта и логистики	33
<i>Бабинцева А.О., Гресько А.А.</i> Нечеткий VRIO-анализ телекоммуникационной компании	39
<i>Бабко Д.С.</i> Проблемы политической социализации молодежи в современной России	44
<i>Базылев А.А., Метляева Т.В.</i> Приемы и методы исследования бренда территории на примере г. Владивостока	48
<i>Барина И.И., Бурдасов Н.Э., Придворова Н.А., Тарасевич П.А., Хорунжина Д.В.</i> Психологические характеристики высоко- и низкоадаптированных к учёбе первокурсников разных направлений подготовки	57
<i>Баркина Н.В., Мазитова Н.В.</i> Анализ результатов социологического исследования по изучению отношения к инклюзивному обучению.....	66
<i>Белая Д.Д., Черемискина И.И.</i> Профилактика проституции как формы девиантного поведения при помощи социально-медийных проектов.....	70
<i>Белокурова А.А.</i> Экзистенциальные переживания и выгорание у женщин среднего возраста.....	75
<i>Бершова Е.А.</i> Анализ тенденций развития предприятий общественного питания в Приморском крае	80
<i>Бойко Р.А., Барабаш О.А.</i> Двигательные нарушения детей с умственной отсталостью: ретроспективный анализ изучения проблемы.....	85
<i>Бутич Ф.Е., Бубновская Т.В.</i> Цифровая трансформация банковского сектора: тенденции и проблемы	88
<i>Водницкая Э.О., Белозерцева Н.П.</i> Влияние цифровых инноваций на оптимизацию работы судоводных компаний	91
<i>Водяницкий М.В., Бова Е.А., Шнейдер А.Д., Гриняк В.М.</i> Исследование возможностей генерации изображений пожара в городской среде с помощью генеративных сетей	97
<i>Волвенкин И.К., Файзуллаев Д.А.</i> Построение маршрутной модели для курьера «Восточный эксперт».....	102
<i>Вэй Даньтун, Мельникова Л.А.</i> Настенные изображения как форма репрезентации визуальных кодов культуры.....	105
<i>Гао Мингью, Хисамутдинова Н.В.</i> Русская реклама в Китае в первой половине XX века: диалог культур и поиск новой идентичности.....	109
<i>Голодненко Т.Е.</i> Экологические проблемы России в Арктике.....	112
<i>Гончар Д.С.</i> Подходы к понятию и классификации международных организаций в российской и зарубежной академической литературе.....	115
<i>Горченко О.В., Волынчук Я.А.</i> Теоретико-институциональные подходы к разработке и реализации инструментов территориального развития в рамках формирования комфортной городской среды (на примере г. Владивостока).....	119
<i>Гу Цзюань, Метляева Т.В.</i> Методологические подходы к анализу образа города в художественном творчестве. Имиджевый аспект	123
<i>Дмитриев Н.С., Николенко А.А.</i> Российско-китайское межгосударственное сотрудничество в экологической сфере.....	129

4. Койшинова Г.К. Туристическая индустрия: Ее роль и место в мировой экономике // Реформа. – 2010. – № 4(48). – С. 60–63.
5. Москалевич Г.Н. Роль туризма в развитии экономики страны // Интеграция туризма в экономическую систему региона: перспективы и барьеры: материалы III Международной научно-практической конференции, Орёл, 28–29 мая 2021 г. – Орёл: Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева, 2021. – С. 28–32.
6. Горбылева И.А. УО «Белорусский государственный экономический университет». – Минск, 2012. – 25 с.
7. Юренский Д. А. Управление туристскими кластерами: опыт региона // Креативная экономика. – 2021. – Т. 15, № 6. – С. 2551–2576.
8. Государственное регулирование туризма: зарубежный и российский опыт (обзор научных публикаций) / Л.И. Донскова, К.С. Горяинов, Е.М. Крюкова [и др.]. // Социальная политика и социология. – 2020. – Т. 19, № 4(137). – С. 15–22.
9. Rogova A.V. Development of virtual tourism in the hospitality industry // International Research Journal. – 2021. – № 2-3(104). – P. 81–82.
10. Воловода А.В., Шушина О.С. Методика анализа и оценки туристских маршрутов «портфель туристских маршрутов» как метод совершенствования предоставления туристских услуг // Актуальные проблемы развития индустрии гостеприимства: Сборник научных статей XVI Международной практической конференции, Санкт-Петербург, 08 июля 2020 года / под ред. О.Н. Кострюковой, Г.А. Карповой, О.В. Архиповой, О.А. Максимовской. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2021. – С. 33–39.

УДК 339.56 + 656.073

ПРИГРАНИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И КИТАЯ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ

А.И. Афонская, магистрант

*Владивостокский государственный университет
Владивосток, Россия*

Аннотация. *Транспортно-логистическое сотрудничество является одной из ключевых сфер реализации взаимовыгодных интересов России и Китая. Благодаря территориальному соседству двух стран, приграничные регионы на многие годы были определены как центры развития торгово-экономического и политического взаимодействия. Дальнейший подъем дальневосточных территорий России напрямую зависит от реализации потенциала транспортно-логистического регионального рынка.*

Ключевые слова: *Россия, Китай, российско-китайские отношения, приграничное сотрудничество, транспортная инфраструктура, транспорт, логистика.*

CROSS-BORDER COOPERATION BETWEEN RUSSIA AND CHINA IN THE FIELD OF TRANSPORTATION AND LOGISTICS

Abstract. *Transport and logistics cooperation is among other key areas of realization of mutually beneficial interests of Russia and China. Due to the territorial proximity of the two countries, border regions have been identified for many years as centers for the development of trade, economic and political interaction. The further rise of Russia's Far Eastern territories directly depends on the realization of the potential of the transport and logistics regional market.*

Keywords: *Russia, China, Russian-Chinese relations, cross-border cooperation, transport infrastructure, transport, logistics.*

В XXI веке российско-китайское взаимодействие вышло на новый уровень развития, что характеризуется расширением сотрудничества во всех областях: от политической и экономической сферы до культурно-социальной. Сейчас отношения РФ и КНР находятся на уровне всеобъемлющего стратегического партнерства. Две страны разделяют взгляды на ключевые вопросы миропорядка, что помогает им поддерживать тесное сотрудничество как в международных вопросах, так и на локальном уровне.

Актуальность исследования объясняется тем, что развитие российско-китайских отношений получило мощный импульс на фоне нестабильной политической обстановки и введенных западными странами санкциями в отношении нашей страны. В условиях блокировки привычной системы транспортно-логистических коридоров и приостановления установленной схемы поставки товаров Россия вынуждена обращаться к своему ближайшему соседу и партнеру в поисках новых транспортных каналов для обеспечения потребностей российской национальной экономики. Географическая близость с Китаем позволяет использовать приграничные территории в качестве важного инструмента международного сотрудничества. Транспортная сфера в таком случае является неотделимой от успешной реализации российской стратегии «Поворота на Восток». Научная новизна исследования заключается в необходимости последовательного обновления данных по рассматриваемой проблематике для оценки промежуточных результатов реализации политики сотрудничества на границе двух стран.

Целью работы является анализ транспортно-логистической сферы в контексте приграничного сотрудничества России и Китая. Для решения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- выявить основные характеристики приграничного сотрудничества РФ и КНР в области транспорта и логистики на современном этапе;
- рассмотреть примеры совместных проектов транспортной инфраструктуры;
- сформулировать основные факторы, тормозящие процесс успешной реализации рассматриваемой формы взаимодействия в регионе.

Для характеристики современного состояния транспортно-логистического сектора как направления приграничного сотрудничества России и Китая были использованы общенаучные эмпирические и теоретические методы исследования. Был применен метод сравнительного анализа динамики экономических процессов, а также исторический метод для комплексного изучения развития российско-китайского взаимодействия на приграничных территориях.

Транспорт, как часть сферы услуг, является значимым элементом государственной экономики. В эпоху глобализации и стремительного развития международного сотрудничества транспортно-логистическая отрасль страны должна соответствовать определенным критериям и являться драйвером экономического подъема современного общества. Для развития внешнеэкономических связей с Китаем России необходимо настраивать эффективную сеть транспортных коммуникаций между двумя странами.

На сегодняшний день Китай является крупнейшим торговым партнером России как в экспортном, так и в импортном направлениях, Россия в свою очередь занимает лидирующее положение в качестве участника инициативы «Один пояс и один путь». Географическое расположение и близость двух стран является основой для взаимовыгодного сотрудничества. Эти два фактора делают возможным формирование единой логистической цепочки для реализации различных товаров и услуг, на которые сегодня существует постоянный спрос. Среди самых востребованных – потребительские товары, сельскохозяйственная продукция, природные ресурсы. Помимо импортно-экспортных торгово-экономических отношений, приграничное сотрудничество также является одним из факторов продвижения малого и среднего бизнеса. Дальнейшее развитие двусторонней торговли напрямую зависит от качества работы транспортной инфраструктуры.

Государственная граница России и Китая растянулась более чем на 4,2 тыс. км. Традиционно приграничными являются следующие субъекты РФ на Дальнем Востоке: Приморский край, Хабаровский край, Забайкальский край, Амурская область и Еврейская автономная область, а также три китайских северо-восточных провинции на Северо-Востоке – Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин [3, с.160]. Приморский и Хабаровский край не так сильно зависимы от Китая в экономическом отношении, в отличие от Амурской и Еврейской автономной области и Забайкальского края. Для этих регионов непосредственная близость КНР играет ключевую роль в формировании их внешнеторгового оборота и обеспечения социально-экономического развития.

Среди 15 существующих в Китае зон приграничного экономического сотрудничества четыре ориентированы на Россию: Маньчжурия, Суйфэнхэ, Хуньчунь, Хэйхэ. Китайская провинция Хэйлунцзян соседствует с Приморским и Хабаровским краями, Амурской областью и Еврейской автономной областью. Приморский край граничит с территорией китайской провинции Цзилинь, а территория Забайкальского края примыкает к территории автономного района – Внутренняя Монголия. Через Дальний Восток проходят важнейшие евроазиатские

транспортные коридоры: Транссибирская магистраль, Северный морской путь, МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» [19, с. 96].

Впервые в нормативных документах РФ понятие «приграничное сотрудничество» было определено в Концепции приграничного сотрудничества в Российской Федерации от 9 февраля 2001 г. Согласно Концепции приграничное сотрудничество – это согласованные действия всех органов власти, «направленные на укрепление взаимодействия РФ и сопредельных государств в решении вопросов устойчивого развития приграничных территорий Российской Федерации и сопредельных государств, повышения благосостояния населения приграничных территорий Российской Федерации и сопредельных государств, укрепления дружбы и добрососедства с этими государствами» [6]. В 2017 г. Федеральный закон «Об основах приграничного сотрудничества» закрепил основные положения, принципы, задачи и направления этой формы взаимодействия.

Приграничное и межрегиональное торгово-экономическое сотрудничество между двумя странами, а также транспортная сфера отмечены как важные векторы развития в двустороннем Договоре о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой от 16 июля 2001 года [13], который является базой российско-китайских отношений.

Помимо данного договора основы приграничного сотрудничества между странами регламентируются также целым рядом российско-китайских документов. Одним из ведущих документов в рассматриваемой сфере стала Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики на период с 2009 по 2018 г. [16], принятая в 2009 г. Несмотря на неоднозначность с точки зрения оценки результатов, программа стала важным фактором в развитии двустороннего сотрудничества приграничных регионов. Также в 2013 г. сторонами был подписан Меморандум о сотрудничестве между Министерством РФ по развитию Дальнего Востока и Министерством коммерции КНР, который должен был продолжить «работу по реализации договоренностей, достигнутых между руководителями двух стран об укреплении приграничного и межрегионального сотрудничества» [8].

В 2015 г. Правительством РФ была принята Концепция развития приграничных территорий субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа, которая охватила широкий спектр областей, нуждающихся в особом внимании на последующие годы [7]. Согласно Концепции развитие приграничного сотрудничества в транспортной сфере предполагает: применение особого правового режима осуществления предпринимательской деятельности на дальневосточных приграничных территориях, создание новых каналов сбыта продукции и услуг, сокращение времени перевозки грузов и пассажиров через пограничные пункты пропуска, увеличение объемов приграничной торговли, развития транспортно-логистической сети и приграничной инфраструктуры.

Логистика как важная часть российской экономики обсуждалась и на VII Восточном экономическом форуме (ВЭФ) в 2022 г. Президент РФ Владимир Путин назвал возросший спрос на дальневосточные порты «настоящим логистическим бумом» [15], отметив, что и дальше необходимо продолжать наращивать транспортный потенциал.

Более того, президент Владимир Путин в рамках официального визита в Китай 16 мая этого года провел переговоры с Председателем КНР Си Цзиньпином, в результате которых лидерами стран было подписано Совместное заявление РФ и КНР об углублении отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия [17]. В сфере транспорта был сделан уклон в сторону развития воздушного сообщения, использования потенциала Северного морского пути и создания новых, а также улучшения уже существующих транспортно-логистических коридоров. Среди них особенно выделяются международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2». Обозначена необходимость модернизации приграничной инфраструктуры, что станет ключом к бесперебойной работе пассажирских и грузовых перевозок. Также в целях развития прямых и транзитных маршрутов ОАО «Российские железные дороги» и «Китайские железные дороги» заключили соглашение о всестороннем стратегическом сотрудничестве. Компании намерены ускорить строительство второго железнодорожного пути на пограничном переходе «Забайкальск – Маньчжурия», что будет способствовать увеличению потока контейнерных поездов в Китай.

Логистические торговые каналы, сформированные Китаем для осуществления перевозок с Россией, включают в себя железнодорожные пути, автодороги, водные маршруты, воздушные пути, трубопроводы. Узловыми точками служат 24 приграничных торговых порта, 17 из них – на территории провинции Хэйлунцзян, в числе которых порт Суйфэнхэ, Хэйхэ и Тунцзян и Большой Уссурийский, являющийся единственным пассажирским портом [21, с. 579]. 6 других портов расположены в Автономном районе Внутренняя Монголия, и один в провинции Цзилинь – порт Хуньчунь. Пример порта г. Хэйхэ является примером успешно реализуемой политики сотрудничества в рассматриваемом регионе. Порт принадлежит к высшей категории 1-го класса и является открытым портом внешней транспортной системы КНР. Еще в 2019 г. здесь началось строительство российско-китайского портового трансграничного логистического кластера «Хэйхэ Юэсин», что позволяет порту стать комплексным перевалочным пунктом для осуществляемых с Россией перевозок. Сейчас порты г. Благовещенск и г. Хэйхэ обладают наибольшей пропускной способностью на пограничной реке Амур.

Важными инфраструктурными объектами и функциональными элементами в организации международных перевозок также являются и пункты пропуска через государственную границу, поскольку от их состояния и качества работы в большей степени зависит насколько эффективна та или иная транспортная цепочка.

Приграничные пункты пропуска между двумя странами были определены в «Соглашении между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе» [20] от 27 мая 1994 г. С учетом последующих дополнений на сегодняшний день официально установлено 25 пограничных пункта пропуска. Говоря о пунктах пропускного контроля, нельзя не отметить, что все же торгово-экономическое сотрудничество России и Китая ограничивается недостаточно развитой инфраструктурой на границе, в особенности с российской стороны. Многие пункты пограничного и таможенного контроля, сооружения и помещения на государственной границе нуждаются в реставрации и улучшенном техническом оснащении. Неудовлетворительное состояние сооружений российских пограничных переходов отрицательно сказывается на имидже нашей страны, а недостаточная мощность обработки грузовых и пассажирских потоков замедляет процесс перевозки в сторону китайской границы [5, с. 19].

Вовлеченность двух стран в развитие сотрудничества демонстрируют внешнеторговые показатели. Так, показатели торговли за 2021 г. достигли максимума по сравнению с 2020 г. и составили более 146 млрд долларов. В 2022 г. товарооборот между Россией и Китаем увеличился на 29,3% – по итогам года показатель составил рекордные 190,27 млрд долларов [19, с. 95]. В этом году за период январь-апрель объем торговли между двумя странами превысил 76 млрд долларов [22] – на 4,7% больше показателей 2023 г.

Сейчас товарооборот на приграничных территориях Дальневосточного Федерального округа в среднем достигает 7 млрд долларов, что составляет 6–7% от совокупного российско-китайского товарооборота [18, с. 44].

Структура экспорта в Китай характеризуется большим объемом сырьевых товаров с низкой добавленной стоимостью – лесоматериалы, древесина, медная руда, энергоресурсы, уголь, нефть и т.д., в то время как из Китая импортируются товары с высокой добавленной стоимостью, такие как автомобили, смартфоны, транспортные средства, различное оборудование, обувь и одежда, компьютеры и т.д. Наибольший рост импорта зафиксирован по следующим группам товаров: ядерные реакторы, котлы, оборудование и механические устройства, электрическое оборудование, звукозаписывающее и воспроизводящее оборудование, средства наземного транспорта, пластмассы, мебель и др.

Власти двух стран неоднократно обсуждался ряд перспективных совместных проектов российско-китайского экономического сотрудничества.

Одним из актуальных для жителей Приморского края остается проект строительства современной автомагистрали и скоростной железной дороги между китайским Хуньчуном, расположенным на востоке провинции Цзилинь, и российским Владивостоком, предложенный еще в 2015 г. Проект до сих пор находится на стадии идеи, однако обе стороны выражали заинтересованность в его реализации. По мнению китайских властей, создание такого транспортного сообщения из Хуньчуна во Владивосток станет для Китая значительным шагом в освоении бассейна реки Тумэнцзян и повысит вовлеченность провинции в торгово-экономические связи с Приморским краем. Расстояние между двумя городами составляет более 180 км,

время поездки на автотранспорте – 5–6 часов. Если местные власти России и Китая вернутся к планированию и реализации данного проекта, время в пути между населенными пунктами может быть значительно сокращено, а новая скоростная железная дорога станет частью международного транспортного коридора (МТК) «Приморье-2» [12].

Еще одним интересным проектом может стать строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Чанчунь – Владивосток, предложенный в 2017 г. китайскими инвесторами. Губернатор провинции Цзилинь Баинь Чаолу считает, что такой проект будет востребован и для китайской, и для российской сторон [1]. На территории Китая уже запущено высокоскоростное пассажирское движение из Чанчуна в Хуньчунь со скоростью 200 км в час, для реализации проекта необходимо создать ветку Хуньчунь-Владивосток. Интерес китайских инвесторов объясняется возросшим спросом у китайцев на туристические услуги Дальнего Востока. В то же время проект даст толчок к развитию таких населенных пунктов Приморья, как Зарубино, Краскино, Славянка, Барабаш, а в будущем даже может связать единой высокоскоростной железнодорожной линией Владивосток и Пекин.

Из числа реализуемых проектов можно выделить проект «Большого порта Зарубино», строительство которого стартовало в феврале 2016 г. в бухте Троицы на побережье Японского моря на стыке границ России, Китая и Северной Кореи. Предполагается, что «Большой порт Зарубино» возьмет на себя роль одного из ключевых логистических звеньев транспортных потоков в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Планируется строительство нескольких терминалов, таких как контейнерного, зернового, глинозёмного и универсального морского [11, с. 41]. Для Китая интерес к проекту заключён в основном в транзите 60 % грузов через порт Зарубино из северо-восточных провинций в южные морским путем, что будет значительно выгоднее с экономической точки зрения. Привлечение же опытных китайских инвесторов и финансовых ресурсов послужит подъему местной региональной экономике России. По подсчетам экспертов, грузооборот порта может составить до 60 млн. тонн груза в год, включая транзитные перевозки, экспорт и импорт [2].

Изначально обновленный порт должны были ввести в эксплуатацию в 2020 г., однако на сегодняшний день проект полноценного транспортного хаба еще не завершен, и заявленные направления строительства не реализуются в полном масштабе, кроме проекта строительства зернового терминала. Это связано с недостаточным инвестированием и отсутствием прямого железнодорожного сообщения между портом и китайской территорией. Сообщается, что территория привлекает новых инвесторов, готовых вкладывать финансы в обустройство свободных площадок порта, что может стать выходом из долгосрочной реализации проекта.

Несмотря на большое количество обсуждаемых проектов, многие, из которых на сегодняшний день находятся только на стадии разработки, и проектов, которые многие годы не могут завершить свое строительство, существуют и примеры успешно реализованные.

Одним из самых важных проектов для Дальнего Востока России стал запущенный в эксплуатацию 10 июня 2022 г. автомобильный мост из Благовещенска Амурской области в китайский Хэйхэ, соединивший два берега реки Амур. Мост не только значительно облегчил транспортировку грузов, но и стал первым международным автомобильным мостом между двумя странами. Обсуждение реализации проекта началось еще в 1960-х гг., однако первое межправительственное соглашение о совместном строительстве было подписано главами государств только в 1995 г., и лишь 15 июня 2016 г. был заключен концессионный договор о строительстве, означавший начало проведения работ. Спустя 3 года в декабре 2019 г. было завершено строительство моста.

По оценкам экспертов, ежедневно мост Благовещенск-Хэйхэ может выдерживать нагрузку в 630 грузовых и 68 легковых автомобилей, что увеличит товарооборот между Россией и Китаем до 1 млн. тонн грузов ежегодно [14]. При этом импортно-экспортный путь удалось уменьшить почти на 300 км, что значительно снижает стоимость логистических услуг при транспортировке грузов. Функционирование моста также повышает конкурентоспособность ближайших территорий в развитии бизнеса, делая их потенциальными зонами международного экономического сотрудничества [10, с. 2]. Помимо финансовой составляющей, мост обладает еще и важной политической функцией, не только укрепляя двусторонние торговые и экономические связи на границе двух стран, но и являясь одним из многочисленных этапов разворота России на Восток.

Автомобильный мост Благовещенск-Хэйхэ стал вторым трансграничным транспортным переходом на Дальнем Востоке России. Первым стал еще один успешно реализованный про-

ект международного значения – железнодорожный мост через реку Амур, который соединил село Нижнеленинское в Еврейской автономной области и китайский город Тунцзян, расположенный в провинции Хэйлунцзян. Строительство моста, а также пункта пропуска и различной приграничной инфраструктуры, было завершено 27 апреля 2022 г.

Железнодорожный переход предназначен для перевозки экспортных грузов, таких как уголь, лес, железная руда и т.д. На конец 2023 г. уже было отправлено более 2886 тысяч тонн груза в экспортном направлении. Данный трансграничный переход также способствует развитию ускоренных экспортно-импортных поставок различной номенклатуры (перевозка грузов из восточных регионов России в северные провинции КНР сокращается на 700 км) [4], что особенно важно в условиях санкционных ограничений.

Однако ряд нерешенных проблем напрямую влияет на рассматриваемую сферу сотрудничества двух стран, к примеру, даже несмотря на удовлетворительные показатели экспорта и импорта, доля нашей страны во внешней торговле Китая по-прежнему остается относительно незначительной, а сырьевой характер российского экспорта в КНР также ограничивает увеличение показателей внешней торговли нашей страны. В целом, проблема неравномерной структуры экспорта и импорта является достаточно серьезной. В то время как Китай поставляет готовую продукцию, сырьевая ориентация России делает ее зависимой от торговли с Китаем, что наиболее заметно в тенденции нашей страны предоставлять Китаю свои топливно-энергетические ресурсы, а также создавать газопроводы и нефтепроводы для снабжения северо-восточных китайских провинций [9, с. 52].

Среди актуальных проблем также можно выделить недостаточный уровень развития приграничных территорий РФ и их неблагоприятный инвестиционный климат, недостаток государственного финансирования, неконкурентоспособность продукции российского промышленного производства и т.д. Несмотря на спрос на логистические услуги в последние годы, в регионе лишь несколько логистических компаний предоставляют комплексные услуги крупномасштабных приграничных перевозок. Множество компаний ограничены в своих возможностях транспортировки, складирования грузов. Малая емкость дальневосточного рынка также мешают российским товарам конкурировать на международном уровне. Большое количество рамочных соглашений и совместных программ не способствуют достижению указанных в них целей, а только сбивают местные власти с единого намеченного курса. Все эти факторы сдерживают приток китайских инвесторов в дальневосточные проекты. Правительству нашей страны необходимо создавать целый ряд условий для развития транспортных коридоров и эффективного обслуживания экспортно-импортных грузопотоков с приграничным Китаем.

Таким образом, усиление транспортно-логистической эффективности российских регионов способствует углублению интеграционных процессов и торгово-экономического сотрудничества между приграничными территориями России и Китая. Наряду с этим, развитая транспортная сфера поможет модернизировать и другие секторы экономики приграничных регионов нашей страны. В этих условиях можно утверждать, что судьба дальневосточных территорий России во многом зависит от доверительных партнерских отношений с Китаем. Для того, чтобы сотрудничество двух стран носило взаимовыгодный характер, необходимо анализировать текущую ситуацию и прогнозировать возможные благоприятные и неблагоприятные результаты взаимодействия с Китаем в рассматриваемой области. Несмотря на наличие ряда существующих проблем, сегодня в условиях российского «Поворота на Восток» наблюдается перспектива масштабных капиталовложений в развитие местной транспортно-логистической инфраструктуры. Развитие приграничного сотрудничества с КНР на ближайшие годы будет напрямую зависеть от комплексного социально-экономического развития нашей страны и подъема ее дальневосточных регионов, что, в свою очередь, требует наличия эффективной транспортно-логистической системы.

1. ВСМ Чанчунь – Владивосток: из Китая – с ветерком – Текст: электронный. – URL: <https://www.eastrussia.ru/material/iz-kitaya-s-veterkom/>

2. Группа «Сумма» заключила соглашение с китайской провинцией Цзилинь о развитии проекта «Большой порт Зарубино» – Текст: электронный. – URL: https://www.eastrussia.ru/news/gruppa_summa_zaklyuchila_soglashenie_s_kitayskoy_provintsiey_tsilin_o_razvitii_proekta_bolshoy_port/

3. Жилина Л.Н. Особенности развития приграничного сотрудничества России и Китая // АНИ: экономика и управление. – 2016. – №4 (17). – С. 159–163.

4. Завершено строительство первого трансграничного железнодорожного моста Россия – Китай – Текст: электронный. – URL: <http://government.ru/news/45288/>
5. Кашин В.Б., Янькова А.Д. Приграничное сотрудничество между Россией и Китаем: глубинные препятствия развития // Проблемы Дальнего Востока. – 2022. – № 4. – С. 41–55.
6. Концепция приграничного сотрудничества в Российской Федерации. Утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 7 октября 2020 года № 2577-р. – Текст: электронный. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/565964011?marker=6520IM>
7. Концепция развития приграничных территорий субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа – Текст: электронный. – URL: <http://government.ru/docs/all/104108/>
8. Меморандум о сотрудничестве между Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Министерством коммерции Китайской Народной Республики – Текст: электронный. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/499014844?section=text>
9. Мефодьева С.А., Печерица В.Ф. Трансграничное сотрудничество России и Китая: опыт и проблемы // Вестник ЗабГУ. – 2020. – Т. 26, №9. – С. 49–56.
10. Мироненко О.В., Сытник М.М., Сюпов С.В. Мост "Благовещенск-Хэйхэ" как новый этап в развитии торгово-экономических взаимоотношений между Россией и Китаем // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке. – 2023. – Т. 1. – С. 389–392
11. Наливкина А.Д. Межгосударственные отношения России и Китая на примере приоритетного проекта "Большой порт Зарубино" // Национальная ассоциация ученых. – 2016. – №3-2 (19). – С. 41–42.
12. Новая сверхскоростная дорога свяжет Владивосток и китайский Хуньчунь. – Текст: электронный. – URL: <https://forumvostok.ru/news/novaya-sverhskorostnaya-doroga-svyazhet-vladivostok-i-kitajskij-hunchun/>
13. О добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой: Договор от 16.07.2001 – Текст: электронный. – URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/2_contract/46508/
14. Первый автомобильный мост между Россией и Китаем. История и характеристики – Текст: электронный. – URL: <https://tass.ru/info/14877263>
15. Пленарное заседание Восточного экономического форума – Текст: электронный. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/69299>
16. Программа развития российско-китайского сотрудничества в торгово-экономической и инвестиционной сферах на Дальнем Востоке Российской Федерации на 2018-2024 годы от 21.11.2018 – Текст: электронный. – URL: <http://russian.mofcom.gov.cn/article/speechheader/201811/20181102808776.shtml>
17. Россия и Китай договорились развивать взаимовыгодное сотрудничество в транспортной сфере – Текст: электронный. – URL: <https://projects.mintrans.ru/press-center/news/11240>
18. Сазонов С.Л. Россия – Китай: сотрудничество в области транспорта. – Москва: ИДВ РАН, 2012. – 268 с.
19. Сикиринская К.А. Трансформация транспортно-логистического рынка: перспективы российско-китайской интеграции в условиях санкционных ограничений // Государственная служба. – 2023. – Т. 25, №4. – С. 91–103.
20. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе – Текст: электронный. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900382?marker>
21. Сяосюе Ч., Яо Я. Проблемы логистических каналов китайско-российской приграничной торговли и анализ контрмер для их решения в контексте проекта "Один пояс, один путь" // Креативная экономика. – 2021. – №2. – С. 573–590.
22. Товарооборот между Китаем и Россией вырос на 4,7% в январе-апреле. – Текст: электронный. – URL: <https://www.eastrussia.ru/news/tovarooborot-mezhdu-kitaem-i-rossiey-vyros-na-4-7-v-yanvare-aprele/>

УДК 65.012

НЕЧЕТКИЙ VRIO-АНАЛИЗ ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННОЙ КОМПАНИИ

А.О. Бабинцева, магистрант

А.А. Гресько, канд. экон. наук., доцент кафедры математики и моделирования

*Владивостокский государственный университет
Владивосток, Россия*

***Аннотация.** В данной работе проведен нечеткий VRIO-анализ телекоммуникационной компании ПАО «Ростелеком». Проведен анализ существующих четких и нечетких моделей оценки конкурентного потен-*